26
Commissie Fyra

Aan de orde is het **debat** over **het rapport "De reiziger in de kou" (33678, nr. 11) met de commissie Fyra**.

De **voorzitter**:
Ik heet de leden Van Toorenburg, Van Gerven, Elias, Mei Li Vos en Bergkamp welkom in vak-K. Ik weet van de enquêtecommissie waarvan ikzelf lid ben geweest en die onderzoek deed naar de banken, hoe bijzonder het is om daar te mogen zitten om te luisteren naar wat je collega's over je enquêterapport zeggen en om dat rapport vervolgens te mogen verdedigen. Deze leden zijn en worden in hun werk ondersteund door medewerkers van de Kamer. Enkele van die medewerkers hebben achter hen plaatsgenomen. Ook die medewerkers en medewerksters heet ik hartelijk welkom.

Vandaag gaat de Kamer in debat met de commissie. Donderdag zal de commissie antwoorden op de door de Kamer gestelde vragen. Het debat met de regering zal op een later moment plaatsvinden, zoals gebruikelijk is bij rapporten van enquêtecommissies.

Het woord is nu dus aan de collega's in de Kamer. Ik stel geen limiet aan het aantal interrupties, want de leden moeten elkaar kunnen interrumperen. Zoals bekend, waardeer ik daarbij echter altijd scherpe interrupties en enige terughoudendheid.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Ik heet de collega's in vak-K hartelijk welkom. Het idee was zo mooi: snel, geruisloos en gemakkelijk met de trein van Amsterdam naar Antwerpen of van Breda naar Brussel, maar het werd de falende Fyra. Gedurende twaalf jaar reden we met elkaar steeds verder de fuik in. Na talloze kostenoverschrijdingen bij de aanleg van de HSL-Zuid bleek het ook een mistroostige missie om een trein over dat dure spoor te laten rijden. Het treinmaterieel, de V250 — later bekend als de Fyra — was nog maar een paar weken in dienst toen er letterlijk stukken vanaf vlogen. Eind mei 2013 besloot de NS de trein voor altijd van het Nederlandse spoor te halen. Dat was uiteindelijk het trieste sluitstuk van een onnoemelijke reeks van vertragingen, impasses en kostenoverschrijdingen, waarbij iedereen naar iedereen wees, maar waarbij de reiziger en de belastingbetaler uiteindelijk met lege handen stonden. Daarom heeft D66 toen samen met het CDA het initiatief genomen tot een parlementaire enquête om de onderste steen boven te halen, maar ook om in de toekomst dit soort enorme financiële fiasco's te voorkomen.

De commissie heeft in haar rapport heel treffend zowel de verschillende belangen als de verschillende verantwoordelijkheden weergegeven: van de NS, van de opeenvolgende bewindspersonen bij het ministerie van Financiën, van de bewindspersonen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, van de Inspectie Leefomgeving en Transport, van de treinenbouwer AnsaldoBreda, van de Belgische regering en van de Belgische spoorwegen. In het rapport wordt duidelijk dat in dat steekspel rondom de Fyra heel veel belangen zijn behartigd, maar niet die van de reiziger. De reiziger stond in de kou; de titel van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie is dus terecht.

D66 is de commissie zeer erkentelijk. Zij heeft echt bergen werk verzet. Uit de kluwen van informatie en belangen heeft de commissie een aantal zeer heldere conclusies weten te trekken. Wij hebben veel waardering voor het harde werk van de collega's, maar ook van de ondersteuners van deze commissie.

Ik kom nu bij de inhoud van het rapport. Voor D66 is de belangrijkste conclusie dat we moeten proberen om er meer uit te halen voor de reiziger. Dat zal niet makkelijk zijn, maar we moeten dat proberen. Want wat heeft de reiziger nu eigenlijk gekregen? Niet de fijne, flexibele, snelle verbinding die beloofd was, maar een dure Thalys, een Intercity direct die om de haverklap uitvalt en een tergend trage Beneluxtrein, waardoor zelfs de bus soms sneller en goedkoper blijkt te zijn. Dat mag uiteindelijk niet de uitkomst zijn van al die miljarden die we in dit project hebben gestopt. Wat D66 betreft gaat de Nederlandse regering liever vandaag dan morgen aan de slag om te bekijken hoe er meer uit te halen is. Ik vraag de commissie welke ruimte zij heeft gezien of ziet om het bestaande aanbod te versterken en uit te breiden. Is dat dan mogelijk binnen de bestaande akkoorden of moeten er nieuwe akkoorden worden gesloten? Wat kan en moet de Nederlandse regering doen om de reiziger beter te bedienen?

Ik had het al even over keuzes en belangen. Het reizigersbelang stond nooit voorop, maar andere belangen des te meer. Het was een ontluisterend beeld bij de verhoren, en volgens mij zal een aantal collega's dat beamen: de oud-NS-topman die toegaf dat de NS gewoon een onrealistisch hoog bod kon doen omdat het geld linksom of rechtsom toch wel uit de zakken van Vadertje Staat kwam en bovendien zei dat de overheid de NS nooit zou laten vallen omdat er geen alternatief was. Dat was een riante positie voor de NS en daarvan heeft ze ook ruimhartig gebruikgemaakt. We kwamen steeds verder in de fuik terecht, waarin vooral werd geoptimaliseerd op de korte termijn en het eindbeeld, namelijk het beste aanbod voor de reiziger, nooit echt centraal stond.

Ik kom op de afspraken met en de belangen van de Belgen. Tien jaar lang was er geen overeenstemming: niet over de dienstregeling, niet over de financiering, niet eens over het aantal treinen. Kenmerkend was de discussie over de Fyra-verbinding tussen Breda en Antwerpen eind 2012. Wat minister Schultz ook probeerde — brieven, telefoontjes, de minister-president erop afsturen — alle verzoeken werden genegeerd. De minister zei letterlijk in de Kamer: de telefoon wordt gewoon niet opgenomen. Ik vraag de commissie: waarom was de verstandhouding met de Belgen zo slecht? Waar ging het mis? Heeft de commissie ideeën over hoe we dit bij een volgend internationaal project — we hebben met elkaar meer internationale spoorambities — beter kunnen aanpakken?

Het is vanzelfsprekend dat bij een groot, complex project, waarbij verschillende overheden, organisaties en bedrijven zijn betrokken, ook verschillende belangen spelen. Dat is normaal, maar dan is het wel essentieel om vooraf heel heldere doelen te stellen over wat je wilt bereiken en hoe je denkt daar te kunnen komen en om vervolgens daaronder een ferme handtekening van de betrokkenen te krijgen. Uit het rapport van de commissie blijkt echter dat de doelen

niet heel concreet waren. Er werd een hogesnelheidslijn aangelegd, maar het was nog niet duidelijk welke dienstregeling daarop gereden zou gaan worden. Verder blijkt daaruit dat na het sluiten van de akkoorden de belangenstrijd gewoon doorging. Hoe kan dat? Dit leidde tot keuzes die uiteindelijk desastreus bleken te zijn. Ik heb daarom de volgende vragen aan de commissie. Hoe kunnen we dit in de toekomst voorkomen? Hoe kun je ervoor zorgen dat het bij een langdurig project in een politiek en technisch complex speelveld wél goed verloopt? Het eerstvolgende project dient zich al aan.

Ik ga verder met de reiziger. Hoe kunnen de belangen van de reiziger sterker worden verankerd? De reiziger zelf zit immers op dit moment niet aan tafel. Hoe kunnen we hem wel op het speelveld krijgen? Hebben de NS en het ministerie wel genoeg zicht op de belangen van de reiziger? Ik ben benieuwd naar de opvattingen van de commissie hierover.

Ik ga door naar de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). We hebben dus de Inspectie Leefomgeving en Transport. Toch werd een trein waarvan de stukken afbraken of uitstaken en waarin onder stoelen brand kon uitbreken, toegelaten op het Nederlandse spoor. Dat is echt verbijsterend! Hoe hebben die treinen zelfs door kunnen rijden toen er al onderdelen naast het spoor lagen? Hoe kan het dat, ondanks het feit dat er al in Italië gebreken waren vastgesteld, de treinen toch door de NS werden afgenomen en naar Nederland werden gebracht? Uit het rapport wordt duidelijk dat de ILT flinke steken heeft laten vallen, deels door een minimalistische taakopvatting. De ILT mag wel meer, maar deed het minimale. Deels zat dat ook in fouten in de structuur van toezicht. Er is bij de inspectie sprake van "vertrouwen, tenzij". Het gevolg hiervan was dat het heel erg lastig werd om erachter te komen of er eigenlijk wel een probleem was. Heeft de commissie een idee voor de wijze waarop de ILT meer grip kan krijgen op dit soort processen? Heeft de commissie ook een beeld van waardoor die minimale taakopvatting is veroorzaakt en hoe die te veranderen is? De commissie pleit in essentie immers ook voor een verandering in de houding van de ILT: die moet kritischer. Maar niets is zo lastig als een cultuur- en gedragsverandering in een organisatie. Hoe ziet de commissie dat voor zich? Moet dat alleen binnen de ILT gebeuren of heeft de minister daarin uiteindelijk ook een rol?

Dan kom ik bij de keuringsinstantie die de treinen heeft gekeurd. Daar is iets heel geks aan de hand. We hebben het daar ook over gehad met de Volkswagengate. Die keuringsinstanties werken voor de fabrikant; de fabrikant mag zelf zijn keuringsinstantie uitkiezen. Keuringsinstanties hebben dus baat bij een goede verstandhouding met de fabrikant. Vindt de commissie dat ook niet een verkeerde prikkel? De commissie pleit voor intensivering van toezicht op de keuringsinstanties, maar is het niet ook noodzakelijk om iets aan de structuur van het keuringsproces te veranderen? Hoe zou dit anders kunnen, zodat er betere waarborgen zijn? Eigenlijk zou de klant de keuringsinstantie moeten kiezen, dan draai je immers de prikkel helemaal om.

Ik kom bij een belangrijk en lastig punt in dit debat: de informatievoorziening aan de Kamer. Het hoofdstuk over de informatievoorziening door het kabinet is niet mals. Het gaat daarin over misleiding, het achterhouden van informatie, het creëren van een rooskleurig beeld, en het feit dat de Kamer vaak voor een voldongen feit werd gesteld. Om die reden stapte staatssecretaris Mansveld eind oktober op. Ze zei bij haar afscheid dat een bewindspersoon niet alleen verantwoordelijk is voor wat hij zelf beslist, maar ook voor datgene wat hij aantreft. Dat is ook zo. Laat mij hier nogmaals staatssecretaris Mansveld danken voor al het werk dat zij op het terrein van het spoor heeft gedaan. In het commissierapport staat dat opeenvolgende ministers en staatssecretarissen de Kamer niet het volledige plaatje lieten zien: Netelenbos en Eurlings, maar ook Schultz en Dijsselbloem niet. In het rapport staat ook dat de Kamer kritischer moet zijn: zij moet doorvragen als niet alle informatie helder is. Het is ook cruciaal dat bewindspersonen goede en eerlijke informatie geven en de cijfers niet rooskleuriger voorstellen dan ze zijn. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de informatievoorziening over dit soort projecten realistischer wordt, zonder dat het van een detailniveau wordt waardoor het voor de Kamer niet meer mogelijk is er goed controle op uit te oefenen? Heeft de commissie ideeën over concrete handvatten om bewindspersonen te helpen, te dwingen of aan te sporen om het complete beeld te geven? Laat ik dat maar even in alle varianten aan de commissie vragen. Kortom, wat kunnen we meer doen dan we nu al doen?

De commissie staat ook stil bij de lastige positie van het kabinet en de Kamer als er onderhandelingen gaande zijn. Vanuit de onderhandelaars gezien is het lastig om de Kamer bij elke stap aangehaakt te houden. Onderhandelingen voer je nu eenmaal moeilijk in het openbaar. Aan de andere kant wordt de Kamer telkens voor een voldongen feit gesteld als er een akkoord is. Heeft de commissie concrete suggesties voor de wijze waarop de Kamer gedurende onderhandelingstrajecten beter op de hoogte kan worden gehouden? Tot slot van dit blokje wil ik nog aangeven dat het mijn fractie toch wel wat heeft verbaasd dat een heel belangrijke speler in dit dossier niet openbaar is gehoord door de commissie, te weten de heer Dijsselbloem, minister van Financiën en daarmee aandeelhouder van de NS, maar ook beheerder van de schatkist. Kan de commissie aangeven waarom ervoor is gekozen om zo'n cruciale speler niet in het openbaar te horen zoals enkele andere bewindspersonen wel in het openbaar zijn gehoord?

Dan wat ERTMS betreft: een deel van de vertraging van het project is te wijten aan onduidelijkheid over ERTMS, het beveiligingssysteem van ons spoor. De commissie concludeert ook dat ERTMS als vertragingsoorzaak in de beeldvorming wel een grotere rol krijgt toebedeeld dan het wellicht had. Het laat zien dat het naar de toekomst toe belangrijk is om ook over dit project, een groot en duur project, duidelijkheid te bieden. Daarvoor hebben we nog een lange weg te gaan, ook richting de aanbesteding na 2024.

Laat me daarmee komen tot een brug naar de lessen voor de toekomst. Voor D66 is de eerste prioriteit bij de behandeling van dit rapport een beter aanbod voor de reiziger. Maar ook de aanbeveling van de commissie om zo snel mogelijk, uiterlijk in 2018, de verschillende mogelijkheden voor de volgende concessie in beeld te brengen, is een aanbeveling die mijn fractie volmondig deelt. Ik zou de commissie willen vragen welke stappen het kabinet daarvoor moet nemen en wanneer het dat moet doen.

Wat D66 betreft wordt het vervoer op de hogesnelheidslijn ook opengesteld voor andere marktpartijen als zij een beter aanbod hebben voor de reiziger, want dat moet immers vooropstaan. Haal de concessies voor hoofdrailnet en HSL

dus uit elkaar. Dat wil niet zeggen dat de NS niet meer mee mag doen, maar zou het een manier zijn die past in de aanbeveling van de commissie?

Ook de aanbeveling om consequent te blijven en duidelijke afspraken te maken, knopen we in onze oren. Laten we met elkaar proberen om niet nog eens in zo'n fuik te lopen en bij elke stap weer water bij de wijn te doen, waarvan de reiziger de dupe wordt. Stel een helder doel. Maak heldere afspraken. Voer aanbestedingen zorgvuldig uit. Neem de tijd om te testen. Zet niet onder stoom en kokend water een onvoldoende geteste trein op het spoor, zeker niet in de winter. Zorg altijd voor een plan B. Deze glasheldere aanbeveling uit het rapport vond ik een heel belangrijke. We moesten op een gegeven moment wel door met de Fyra omdat er geen plan B was. Het heeft mij echt verbaasd dat de NS in maart besloot om in december met een trein te gaan rijden die ze in maart nog niet hadden. Onvoorstelbaar. Er was geen alternatief voor de NS. Er was geen alternatief voor AnsaldoBreda. Er was geen alternatief voor de Fyra.

De Fyra is inmiddels het symbool geworden voor falende, miljarden verslindende overheidsprojecten. Als een project dreigt te mislukken, heet het intussen "de volgende Fyra". Laten we daar niet trots op zijn. De JSF wordt inmiddels bijvoorbeeld de vliegende Fyra genoemd. Vandaag hebben we gehoord dat hij weer een half miljard duurder wordt. Het is dus onze verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat we de lessen leren uit het rapport van de commissie en de aanbevelingen ter harte nemen, zodat we misschien kunnen voorkomen dat er een volgende Fyra zal zijn en de reiziger een beter aanbod krijgt.

De heer **Smaling** (SP):
Heeft het rapport van de commissie ook bij D66 tot enige introspectie geleid? Voor de aanbesteding zelf zitten natuurlijk de Paarse jaren waarin D66 een grote rol heeft gespeeld. Als je in die tijd actief werd bij D66 moest je eerst minstens je schoonmoeder openbaar aanbesteden voordat je enige rol van betekenis binnen de partij kon krijgen. Nu hoor ik ook heel duidelijk meerdere sneren in de richting van de NS. Terugkijkend op die jaren moet je toch ook vaststellen dat de liberalisering uit de bocht is gevlogen. D66 was toen een groot pleitbezorger van die ideologie. Is dat na lezing van dit rapport nog steeds zo?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik begrijp heel goed dat de SP dat graag in het rapport wil lezen. Ik zie dat er veel fouten zijn gemaakt in het hele proces. Ook in de aanbesteding zijn fouten gemaakt. Ik kijk bijvoorbeeld even naar het staartje van het proces. Bij de alternatieve aanbieding is alleen naar de NS gekeken. De commissie concludeert daarover dat het geen volwaardig alternatief was. Soms was juist het niet-betrekken van andere partijen de fout in dit proces.

De heer **Smaling** (SP):
Mevrouw Van Veldhoven heeft ook meerdere keren bepleit dat we goed naar de reiziger moeten kijken. Als ik het rapport lees en de voorgeschiedenis erbij optel, dan is er toch een periode geweest waarin het eigenlijk alleen om geld ging en niet om de reiziger. Is mevrouw Van Veldhoven dat met mij eens?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Een van de conclusies die leidde tot de hoofdconclusie van het rapport, is dat er allerlei andere belangen hebben gespeeld dan het belang van de reiziger. Dat deel ik zeker met de heer Smaling. Er is gekozen voor de financiële opbrengst van een aanbesteding. Dat had nooit voorop mogen staan. Er was ook een monopolist, iemand die geen concurrentie wilde of duldde, die zo'n hoog bod heeft gedaan om maar zijn monopoliepositie te behouden. Dat laat ook zien dat dit niet het beste voor de reiziger heeft opgeleverd. Dus ik snap dat er vragen te stellen zijn op heel veel punten in dit proces, maar die leiden voor mij niet tot dezelfde conclusie als bij de heer Smaling.

De **voorzitter**:
Het woord is aan mevrouw Van Tongeren van GroenLinks. Interrupties doen wij dus in twee etappes.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. De parlementaire enquête is het zwaarste onderzoeksinstrument van de Kamer. Zwaar, ook voor de deelnemende parlementariërs en hun ondersteunende staf. GroenLinks dankt daarom de leden voor hun enorme inzet om inzicht te krijgen in dit hoofdpijndossier. De politieke prijs is inmiddels betaald: staatssecretaris Mansveld is afgetreden. Ook ik wil haar nogmaals bedanken voor haar inzet, ook op het treindossier. Maar het blijft wel wringen. Dit rapport maakt duidelijk dat haar ambtsvoorgangers grote steken hebben laten vallen. Eigenlijk was mevrouw Mansveld al jaren voor haar aantreden op dit dossier uitgerangeerd. Het roept de vraag op of haar eigen minister niet meer had moeten doen om uit de bestuurlijke impasse te geraken.

GroenLinks pleit altijd voor het ideaal van snelle en internationale treinverbindingen. Want de trein, en dat was ook in origine de opzet van de Fyra, is een alternatief voor korte vluchten en leidt daarmee tot een wezenlijke bijdrage aan de verduurzaming van de mobiliteit. Maar dan moeten die treinen natuurlijk wel rijden, want anders kiest geen hond voor de trein. De Fyra heeft zo beschouwd meer kwaad dan goed gedaan. Mevrouw Van Veldhoven zei het al: het is nu helaas een synoniem geworden voor wat er mis kan gaan in plaats van een mooi aanlokkelijk voorbeeld en een weg waarop we verder willen gaan, ook voor wat betreft verbindingen met Duitsland.

De hoofdconclusie van de commissie-Van Toorenburg laat niets aan de verbeelding over. De Fyra faalde omdat reizigersvervoer van ondergeschikt belang was. De reiziger stond niet op een, twee en drie. De staat wilde cashen en de NS was gericht op zijn strategische positie op het spoor. Het resultaat was dat de belangen van de treinreizigers zijn geschaad en de belastingbetaler opdraaide voor een miljardeninvestering. Ook de opvolger van de Fyra, de Intercity direct, doet het slecht. Treinreiziger.nl heeft de Intercity direct uitgeroepen tot de slechtst presterende trein van 2015. Terwijl elders op het spoor 1 op de 50 treinen uitvalt, gaat het bij de hogesnelheidsverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam bij 1 op de 7 treinen mis. Het is verder ook geen pretje om de Benelux-trein te nemen, maar daar gaan wij vast nog met staatssecretaris Dijksma over in debat.

GroenLinks wil de commissie nu enkele vragen stellen. Het lijvige werk dat zij opgeleverd heeft, geeft ons heel veel inzicht en informatie waarmee wij het debat met de regering aankunnen, maar wij hebben nog een paar vragen.

De Eerste Kamer heeft enkele jaren geleden Nederlandse privatiseringstrajecten onderzocht, waaronder dat van de NS. De hamvraag van GroenLinks gaat daarover. Kun je het op deze wijze doen, want dit is een hybride constructie met een 100%-aandeelhouderschap? Kan de Kamer zo'n groot traject wel goed controleren en in goede banen leiden? Kun je de parlementaire democratie en de controlerende functie wel mengen met zo'n grote marktwerkingsoperatie? De senaat stelde dat het parlement eigenlijk helemaal niet toegerust is om de complexe besluitvormingsprocessen die voortvloeien uit privatisering en verzelfstandiging van deze schaal, kritisch tegen het licht te houden en de regering tijdig bij te sturen. Dan krijg je het effect dat het parlement achter de feiten aanhobbelt. Daar zou ik graag meer over willen horen van de commissie. Is het proces eigenlijk goed? Kan zo'n operatie wel? Is er gewoon een opeenstapeling van menselijke fouten geweest of wringen die twee processen eigenlijk? Hoe kijkt de commissie precies tegen marktwerking aan?

Het spoor is geprivatiseerd in een tijd waarin het geloof in de maakbaarheid van de samenleving verdween, maar het vertrouwen in de marktwerking als oplossing voor alles groeide. Hoe verhoudt zich dat tot de ultieme inspanningen om KLM en NS bij de aanbesteding te laten winnen? Was dat het niet hét recept voor de traincrash in slow motion die wij helaas hebben mogen waarnemen?

In 2011 verschenen berichten in de media dat er bewust grote risico's zijn genomen met de hogesnelheidslijn. Toenmalig NS-topman Hans Huisinga besloot het aanbestedingsbod fors te verhogen om buitenlandse concurrentie de pas af te snijden. Op het ministerie, waar men die marktwerking wilde, wist iedereen dat NS dat bod nooit gestand zou kunnen doen. De commissie stelt, wat GroenLinks betreft heel terecht, dat daardoor de situatie ontstond dat NS het vervoer niet kon realiseren en dat het ministerie zich blindstaarde op hoge concessievergoedingen. Hoe kan de Kamer, het controlerende orgaan, zo'n tangconstructie voorkomen? Is de Kamer daar überhaupt toe in staat met de democratische processen die zij heeft? Dat is eigenlijk de hoofdvraag van GroenLinks naar aanleiding van dit rapport.

Wat mij verder opviel is de onderbelichte rol van KLM. NS en KLM trokken eerst samen op, maar op enig moment, toen het succes enigszins uitbleef, manoeuvreerde KLM toch achteruit. Hoe is dat verlopen? Hoe moeten wij dat precies duiden? Want het was niet de NS die dit deed, maar een nieuw opgericht consortium.

Uit het rapport ontstaat inderdaad een angstaanjagend beeld van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Kort gezegd nam de inspectie het niet zo nauw met de toelating van de Fyra op het Nederlandse spoor. Diezelfde beweging van papieren inspecties, inspectievakanties en inspecties alleen gebaseerd op certificaten zien we ook op andere terreinen terug. De commissie stelt dat het toezicht veel te veel uitging van vertrouwen en dat de inspectie af moest gaan op keuringsinstanties die betaald worden door de fabrikant. Hoe stelt de commissie zich het gewenste toezicht voor? Ik vraag dit ook in het licht dat kabinet en Kamer steeds moeilijker invloed kunnen uitoefenen op die certificeringssystemen. Hoe valt te borgen dat in ieder geval de vergunning tot toelating op het Nederlandse spoor in de praktijk aan de wettelijke eisen voldoet en de bewindspersoon zijn of haar invloed ten volle aan kan wenden? Kortom, ik wil nog wat meer duiding horen hoe we dat wel voor elkaar zouden kunnen krijgen.

Ik kom op de informatiepositie van de Tweede Kamer. Dat staat er ook heel helder in. Mevrouw Van Veldhoven zei het al: "misleiding", "voldongen feiten", "te rooskleurig voorgestelde werkelijkheid", "achtergehouden informatie". Wat is nou het concrete advies in zo'n ingewikkeld proces, zodat de Tweede Kamer wel de vinger aan de pols kan houden?

Als afsluiter zou ik willen kijken naar onze eigen rol. Dat is een hand in eigen boezem. In het stuk van de geschiedenis dat ik zelf heb meegemaakt en wat ik gelezen heb over daarvoor zie je ongelooflijke zwenkbewegingen die voor welk bedrijf dan ook niet te volgen zijn. Daarom kom ik dan toch weer uit op het GroenLinks-standpunt dat bij een monopolistisch systeem als het spoor de marktwerking eigenlijk niet vorm te geven is. Het is hier wel heel erg ontspoord, maar dat ligt niet alleen aan menselijk falen. We zijn eigenlijk ook met een onmogelijke opdracht opgezadeld om te proberen de parlementaire democratie met onze sturings- en controlemogelijkheden te vermengen met een wensbeeld dat wij hebben van marktwerking. Mijn collega's kennen dit beeld en dat zullen we ongetwijfeld verder uitdebatteren met de bewindspersoon.

Ik spreek nogmaals enorme dank uit om dit zo helder bloot te leggen. Het is ons stevigste wapen. Dat hebben we hier terecht en ten volle ingezet. Ook gaat mijn dank specifiek uit naar het eminente voorzitten.



De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Bij de kennisneming van het werk van de commissie kun je niet anders dan het streven prijzen om haar moeilijke taak met de grootste volledigheid en onpartijdigheid te vervullen. Zo klonken de complimenten in 1883. Dat was naar aanleiding van de parlementaire enquête over het spoor in Nederland. Die vond plaats van 1881 tot 1882, twee jaar lang. Namens de PvdA wil ik vandaag deze commissie danken en complimenteren. Hartelijk dank voor uw inzet en voor het opgeleverde rapport. Dat geldt uiteraard ook voor de ondersteuning die uw werk mogelijk heeft gemaakt.

Vandaag wil ik nog even terug in de tijd. Vervolgens zal ik de commissie een aantal vragen voorleggen over de analyse en de aanbevelingen, over de vier cruciale momenten in het Fyra-dossier en over de rol van de betrokken partijen. Allereerst ga ik terug in de tijd. Ik wil u meenemen naar 1890. Na de eerder genoemde enquête, die dus acht jaar eerder plaatsvond, neemt de Eerste Kamer een wet aan. Hierin werd het beperken van het aantal spoorwegmaatschappijen geregeld. Het doel van die wet was twee partijen van gelijke kracht met elkaar laten concurreren om zo de kwaliteit van het spoor te verbeteren. 50 jaar later schrijft de hoofdredacteur van Spoor- en tramwegen — ik denk dat het niet meer bestaat — dat de wet een periode van ellende veroorzaakte. Door de wet vormde namelijk twee beginselen die met elkaar in tegenspraak zijn, concurrentie en concentratie, het fundament van de spoorwegpolitiek. Dat was een

recept voor ellende die nog jarenlang zou voortslepen, zo stelde hij vast.

Vandaag is het 19 januari 2016 en weer praat de Tweede Kamer met een enquêtecommissie over een periode van ellende die nog wel een aantal jaren zal duren. Mocht er over 135 jaar een enquêtecommissie in het leven worden geroepen en iemand de verslagen opvragen van de voorgaande onderzoeken, dan is er dus een parallel te trekken.

Dan kom ik op de analyse en aanbevelingen. Financiële belangen hebben sinds het begin centraal gestaan in het Fyra-dossier. De reiziger had het nakijken. Het kabinet was verdeeld en ging voor financieel gewin. De NS wilde haar machtspositie behouden. De Italiaanse treinenbouwer bleek geen deugdelijke treinen te kunnen bouwen en de inspectie bleek deze niet eens te controleren. En de Kamer blafte, maar beet nooit.

De kiem van tien jaar strijd tussen de Staat en High Speed Alliance is gelegd, toen besloten werd om het vervoer over de hogesnelheidslijn aan te besteden middels een openbare bieding. Het was de tijd van meer markt, New Public Management en de markt, tenzij ... De eisen van het kabinet waren gericht op winstmaximalisatie en het terugverdienen van de aanleg van de lijn. Daarnaast was de heersende gedachte dat de publieke zaak gediend was bij meer marktwerking. Verder moest de NS winnen. Zo was de publieke en politieke opinie ook: aanbesteden is goed, mits de NS maar wint.

Afspraken met de Belgen waren niet afdwingbaar. Met de rug tegen de muur onderhandelde het kabinet op het allerlaatste moment een overeenkomst uit. Als blijkt dat de HSA op de rand van een faillissement staat, wordt besloten het vervoer over de hogesnelheidslijn bij het hoofdrailnet van NS te voegen. De Staat schrijft een miljard euro af en accepteert een versobering van het vervoer. Het alternatief is immers nog slechter.

Deze zeer beknopte analyse leidt tot aanbevelingen waar de PvdA zich in kan vinden. Ze volgen voor het grootste deel logisch uit de analyse die gemaakt is. Wel moeten we constateren dat de aanbevelingen een zeer algemeen karakter hebben. Bovendien laat de commissie na om aanbevelingen te doen over de positionering van de NS ten opzichte van de Staat. De commissie volstaat met een aanbeveling waarin zij oproept expliciet te kiezen, maar zij sluit in de verschillende scenario's doorgaan op de huidige weg, met een hybride verhouding, ook niet uit.

Nee, het was niet de opdracht aan de commissie om met een positioneringsvoorstel te komen, maar wel heeft de Kamer de commissie gevraagd om lessen voor de toekomst te trekken, over de relatie tussen de Staat als beleidsbepaler en als aandeelhouder van de staatsdeelneming NS. Op beide punten beveelt de enquêtecommissie nader onderzoek aan. De PvdA-fractie wil van de commissie weten waarom. Waarom noemt de commissie vier scenario's, terwijl zij direct vaststelt dat ook de mogelijke tussenvormen van de genoemde scenario's onderzocht dienen te worden? Is er sprake van een wens om alle denkbare scenario's te onderzoeken? Graag een reactie.

Er is de afgelopen jaren al vaak onderzoek gedaan naar de structuur op het Nederlandse spoor. De Lange Termijn Spooragenda, de senaatscommissie onder leiding van de heer Kuiper, het programma Beter en Meer. Wat verwacht de commissie van aanvullend onderzoek? In hoeverre deelt zij de analyse dat het uiteindelijk de Kamer is die, wellicht met een nipte meerderheid, net als in 1890, de knoop zal moeten doorhakken over de toekomstige structuur op het spoor? Waar moet de Kamer bij deze beslissing op letten, op voorbereid zijn en rekening mee houden? Kan de commissie voorwaarden schetsen?

Dan kom ik bij de vijf belangrijke momenten. Ik ben zo vrij geweest om er één aan toe te voegen. De commissie benoemt in haar rapport vier extra belangrijke momenten voor het vervoer over de HSL-Zuid. Dat is allereerst het besluit om de HSL-Zuid aan te leggen. Dat wordt in 1996 genomen, zonder dat duidelijk is wat er precies voor treindiensten moeten komen. Ten tweede sluit de Staat in 2001 met NS en KLM de concessieovereenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid. Ten derde besluit de NS in maart 2012 om in december 2012 te starten met de internationale dienst met de Fyra. De NS houdt geen terugvalopties achter de hand. Het vierde moment dat wordt benoemd door de commissie, is dat het kabinet en de Tweede Kamer in 2013 akkoord gaan met het alternatieve vervoersaanbod van de NS.

Wat de PvdA betreft, mist er een belangrijk onderdeel van de ontsporing. Immers, een complex eisenpakket maakte het bouwen van de Fyra tot een ingewikkelde opdracht. Daarbij kwam nog het wijzigen van de specificaties voor de treinen tijdens de bouw. Daarom wil ik aan de vier belangrijke momenten een vijfde punt toevoegen, te positioneren tussen het eerste en het tweede moment. Ik noem het even punt 2a. Het eisenpakket, de aanbesteding van het materieel en de beperkte sturing en controle tijdens de bouw maakten de Fyra tot kind van de rekening in een slecht huwelijk tussen NS en AnsaldoBreda. In deze fase is de Fyra immers definitief ontspoord. Waarom heeft de commissie niet besloten om op dit punt aanbevelingen te formuleren of dit op te nemen als cruciaal moment? Als er op het moment van aanbesteding een goede keuze gemaakt was, zou de reiziger nu niet in de kou staan, maar in een betrouwbare trein zitten.

De periode van de aanbesteding van het materieel tot aan het daadwerkelijk uitvoeren van een proefbedrijf of dienstregeling is nauwkeurig beschreven in het rapport. Dit hoofdstuk geeft een buitengewoon interessante inkijk in de loop van de gebeurtenissen. Het voorkomen van een situatie zoals toen ontstaan is tussen NS en AnsaldoBreda, is een belangrijke sleutel voor het tot stand brengen van een betrouwbare verbinding. Tijdens de aanbesteding van de treinen zijn er fouten gemaakt. De Italianen kwamen niet voor op de lijst van kundige bouwers die NS na uitvoerig wereldwijd onderzoek opstelde. De eis voor bouwers om hoofdaannemer geweest te zijn bij een project, blijkt in de praktijk weinig waard te zijn geweest. Deze eis leidde slechts tot het buitenspel zetten van een ervaren partij, in de beginfase van de aanbesteding al. Er waren bovendien binnen NS twijfels over het realiteitsgehalte van de biedingen van AnsaldoBreda. Ondanks deze signalen, die alarmbellen hadden moeten doen rinkelen, ging de aanbesteding door. Kan de commissie aangeven of zij overwogen heeft aanbevelingen te doen om deze gang van zaken in de toekomst te voorkomen? Hoe moeten aanbestedingen er volgens de commissie in de toekomst idealiter uitzien?

NS deed een uitvraag voor treinen die niet de snelheid reden die in het contract met de Staat was afgesproken. Om dit weer te repareren vroeg NS aan AnsaldoBreda om een snellere trein in de bieding op te nemen, terwijl het een doodzonde is om tijdens een aanbesteding aan één partij iets te vragen wat de andere niet gevraagd is. Alstom, het benadeelde bedrijf, liet het er vervolgens bij zitten. Dat bedrijf wilde immers de tegelijkertijd lopende uitvraag van NS binnenhalen om de nieuwe sprinters te bouwen.

Na de deadline van de biedingen wijzigde NS nogmaals haar bestelling. Op dat moment wist AnsaldoBreda dat zij als enige partij nog in de race was, een riante uitgangspositie. De prijs die NS per trein moest betalen, schoot omhoog. Alle clausules in het contract die de late levering bestraften, stonden voor de Italianen ter discussie. Nu is duidelijk waarom. Op dat moment had NS, met de kennis van toen, zich achter de oren moeten krabben. Een huwelijk is echter gemakkelijker gesloten dan ontbonden.

Aanwijzingen voor fraude zijn er niet, wat maar één andere conclusie openlaat. Er was sprake van ondeskundigheid, amateurisme en naïviteit bij de Nederlandse Spoorwegen. Er is een algemeen belang verwaarloosd door een staatsdeelneming. Heeft de commissie overwogen om naar aanleiding van deze gang van zaken aanbevelingen op te nemen voor aanbestedingen bij NS, of voor het toezicht van de aandeelhouder op de gang van zaken bij grote aanbestedingen? Hoe zouden deze fouten in de toekomst volgens de commissie voorkomen kunnen worden?

Dan kom ik op de betrokken partijen, allereerst het ministerie. De voorloper van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, had in de aanbesteding van het vervoer op de HSL-Zuid de rol van concessieverlener, aandeelhouder en beleidsmaker. Sinds januari 2005 worden de aandelen van NS door het ministerie van Financiën beheerd. Deze rollenscheiding heeft voordelen en nadelen. Hoe kijkt de commissie aan tegen deze rollenscheiding op het spoor? Hebben de verschillende leden van de commissie op basis van haar onderzoek een voorkeur voor een bepaalde verdeling?

Dan kom ik op de inspectie. Het toezicht is belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. De certificering van treinen is geprivatiseerd naar commerciële bedrijven. Wat zijn de voor- en nadelen van het weer onderbrengen van de certificering bij de inspectie? Welke voorkeur heeft de commissie op basis van haar onderzoek? Als certificering weer bij de inspectie komt te liggen, lijkt het aannemelijk om te stellen dat zij weer kennis kan opbouwen over het spoor en het rijdend materieel. Is deze veronderstelling juist? En zo nee, waarom niet?

Ik kom op het kabinet. De commissie stelt vast dat het ingewikkeld is om de HSL-Zuid uit het lopende contract met NS te halen. Als dit contract voorbij is, kan dit gemakkelijker. Openbaar aanbesteden zou dan een optie zijn. Hoe kijkt de commissie aan tegen deze mogelijkheid? Openbare aanbestedingen op het spoor zijn onderwerp van onderzoek van de commissie. In hoeverre kan een openbare aanbesteding in de praktijk het belang van de reiziger dienen? Schuilen hier tegelijkertijd ook gevaren in?

Dan wijzelf, de Tweede Kamer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik hoor de heer Hoogland op dit punt een vraag aan de commissie stellen, maar hoe staat hij er zelf in op dit moment? Wij hebben ooit samen een motie ingediend waarin gevraagd werd om een ontvlechting van die twee bedrijven. Is dat nog steeds het standpunt van de Partij van de Arbeid? Heeft het rapport hierin iets veranderd? Kan de heer Hoogland hierover iets zeggen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Op dat moment was het opportuun om de hogesnelheidslijn los aan te besteden. Op dit moment zit die in een lopend contract. Het is dus lastig om die er nu uit te halen. We hebben altijd gezegd: als één lijn in Nederland geschikt is om meerdere vervoerders op te laten rijden, is het de HSL wel. Dat zal echter ook afhangen van de wijze waarop in de toekomst het vervoer dat op dit moment verknoopt wordt met het binnenlandse vervoer, georganiseerd wordt. Als dat namelijk verknoopt zal blijven, wordt het weer lastiger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Verschillende aanbieders hebben natuurlijk verschillende voor- en nadelen. Een van de voordelen die de NS in haar aanbieding kan meebrengen, is een mogelijke verknoping met het hoofdrailnet. Ik ben echter blij te horen dat dit voor de Partij van de Arbeid nog steeds een lijn is waarop dit in principe mogelijk is.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan kom ik op de Tweede Kamer, dus op onszelf. De commissie stelt vast dat de Tweede Kamer geblaft heeft, maar niet heeft gebeten. Bijten kan natuurlijk altijd, maar de vraag is: wat levert het op? Denkt de commissie dat de reiziger gebaat zou zijn bij een bijtende Tweede Kamer? Wanneer had het parlement dan moeten bijten? En op welke wijze was de reiziger erbij gebaat?

Ik heb ook een meer algemene vraag. Welke zaken hebben de commissie het meest verbaasd in hetgeen zij is tegengekomen gedurende het onderzoek?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is terecht dat de heer Hoogland deze vraag over de Kamer zelf stelt. Het is goed om ook naar onszelf te kijken. Hij vraagt wanneer we hadden kunnen bijten. Ik wil een voorstel doen voor een antwoord op die vraag. Op 4 november 2013 werd in de Kamer een motie ingediend waarin gesteld werd dat we niet tevreden zouden moeten zijn met het alternatief dat de Nederlandse Spoorwegen aanbood. In die motie werd de Kamer opgeroepen om meerdere aanbieders te checken. Toen had de Kamer kunnen bijten. Een meerderheid van de Kamer stemde echter tegen deze motie. Was dit voor de heer Hoogland, terugkijkend, een juist moment geweest om door te bijten? Hadden we toen moeten zeggen dat we niet klakkeloos het alternatief van de Nederlandse Spoorwegen, dat de commissie als onwaardig betitelt, gingen aannemen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik vraag ernaar omdat er meer van dit soort momenten zijn geweest. Ook in 2012, bij het toevoegen van de hogesnel-

heidslijn aan het hoofdrailnet, was er een moment om te zeggen dat we beter openbaar konden gaan aanbesteden. Je ziet dat het samenspel tussen een Kamer die uiteindelijk volgt en een minister die de opties niet bekijkt, leidt tot de situatie waarin we nu zitten. Dit geldt in zekere zin ook voor 2013. Het enige verschil was dat op dat moment het vervoer meer in zicht was dan in 2012. Je ziet echter steeds hetzelfde mechanisme optreden. De commissie stelt dat ook vast.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat klopt. Er waren vast meerdere momenten. Ik pak nu echter even dit moment, omdat de commissie zelf dit moment heel specifiek en uitgebreid beschrijft. Zij geeft aan dat de motie om buiten de NS ook andere partijen de mogelijkheid te geven om met een alternatief te komen, werd ingediend, maar dat die helaas werd weggestemd. Zegt de Partij van de Arbeid, terugkijkend: wij hadden op dat moment anders moeten stemmen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Zo kun je alle stemmingen wel afgaan. Hetzelfde geldt voor het CDA in de periode daarvoor. Het geldt voor iedereen. Het belangrijkste is dat je vaststelt dat de Kamer keer op keer niet datgene doet wat hij, als je het rapport leest, had kunnen doen. Een aantal opties die voorlagen, werden niet bekeken. Op zichzelf is het goed om daarop te reflecteren en om, ook met die kennis, de commissie te vragen hoe de Kamer dit voortaan beter kan doen. Dat is denk ik een goede vorm van reflectie.

De **voorzitter**:
U gaat verder.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, ik ga afsluiten. Als het rapport één ding duidelijk maakt voor de PvdA, is het dat financieel gedreven beslissingen niet per se leiden tot goede beslissingen en dat het vermarkten van problemen aan private partijen, niet altijd leidt tot goede resultaten. Bij aanbestedingen staan financiële en winstgedreven belangen centraal, in plaats van reizigersbelangen. De PvdA wil daarom ook niet dat er meer, maar dat er minder wordt geconcurreerd. En de PvdA wil dat er meer wordt samengewerkt. Van meer marktwerking en verdere privatisering van het treinbedrijf kan wat ons betreft geen sprake zijn. De spoorwegen zijn een publieke dienst en moeten dat blijven.

De **voorzitter**:
Ik dacht al: de heer Smaling komt vast ook nog.

De heer **Smaling** (SP):
Dit is een fundamenteel debat en ik heb ook een fundamentele vraag. Wat de heer Hoogland net zei over de rol van de Kamer, is interessant. Toch merk je in de praktijk vaak dat de partijen die onderdeel uitmaken van een coalitie, zich bij fundamentele moties over bijvoorbeeld marktwerking of aanbestedingen gebonden voelen aan het regeerakkoord. Zolang ik hier zit, is dat tenminste al zo. Beperkt dat nou de slagkracht van de Kamer?

De heer **Hoogland** (PvdA):
In algemene zin beperkt een regeerakkoord de slagkracht van de Kamer. Je maakt immers afspraken en daar zitten soms dingen bij die minder leuk zijn. De heer Smaling gaat dat waarschijnlijk allemaal nog beleven bij een volgende formatie. Dat is in de politiek een fact of life. Dat neemt echter niet weg dat je altijd bereid moet zijn te reflecteren op de vraag of de Kamer de rol speelt die hij moet spelen. Daarin zit altijd een delicate balans: aan de ene kant ga je meebesturen en op de stoel van het kabinet zitten en aan de andere kant heb je alleen maar de keuze om ja of nee te zeggen. Uit het rapport blijkt ook heel duidelijk dat het een opdracht voor de Kamer is om nog een keer te zoeken naar die balans. Doen we dat nou altijd goed?

De heer **Smaling** (SP):
Ik begrijp volledig dat heer Hoogland af en toe anders stemt dan hij zou misschien zou willen. Dat geldt voor de VVD ook. Een paar maanden geleden zag ik in Andere Tijden een mooi tweeluik over Wim Kok, de heer Hoogland wellicht nog bekend. Terugkijkend op zijn loopbaan, zegt hij dat vooral in de tweede paarse periode de liberalisering helemaal uit de bocht is gevlogen. Op dat moment zou bij de heer Hoogland een belletje kunnen gaan rinkelen in de zin dat hij, indachtig wat er nu voorligt, vindt dat de koers moet worden bijgesteld. De reiziger centraal stellen is natuurlijk een cliché — wij willen allemaal dat die reiziger centraal staat — maar is er voor de Hoogland geen moment geweest waarop hij dacht: kom op, wij gaan die foute afslag af en zetten koers in de juiste richting?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Smaling maakt dit punt terecht. Die koers is al eerder ingeslagen. In ons verkiezingsprogramma staat dan ook dat het spoor een publieke dienst is. Er staan ook wat dingen in over de zorgen rond publieke dienstverlening. Die koers van de jaren negentig, waarin de gedachte was dat meer markt een goede manier was om publieke dienstverlening te borgen, is gelukkig verlaten. Wij zeggen nu dat bepaalde taken bij de overheid zelf thuishoren. Het spoor is er daar één van. Naar aanleiding van de aanbevelingen van de enquêtecommissie moeten wij dat echt concreet vorm gaan geven. Ik deel de analyse dus. Als het gaat om mijn introspectie zeg ik dat dat omslagpunt er al wat eerder was. Dat kwam niet alleen door deze documentaire.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik hoor de heer Hoogland twee verschillende dingen zeggen. Op mijn vraag of er op de HSL wellicht meer marktwerking kan komen, omdat verschillende partijen daarbij een rol zouden kunnen spelen, zegt de heer Hoogland ja. Tegelijkertijd zegt hij nee op de vraag van de heer Smaling of er meer marktwerking moet komen. Daar lijkt mij enig licht tussen te zitten. Misschien wil de heer Hoogland dat nog wat toelichten.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Daar zit ook licht tussen, want je kunt niet doen alsof dit af te doen is met meer of minder marktwerking. Ik ken D66 ook als een genuanceerde partij. Als mevrouw Van Veldhoven goed geluisterd heeft, en dat doet zij, dan hoort zij ook mijn nuance. Het spoor is een publieke zaak. Dat betekent

niet per se dat alle dienstverlening op het spoor door de overheid zelf moet worden uitgevoerd. Het betekent wel dat je moet kunnen sturen, dat je zaken moet kunnen borgen, dat je moet meekijken. Zeker daar waar staatsbedrijven optreden, moet je ervoor zorgen dat je ze goed kunt sturen en controleren op het moment dat ze zulke grote aanbestedingen doen als bijvoorbeeld bij een Fyra.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Deze genuanceerde houding ten opzichte van marktwerking deel ik volledig. Ik ben blij dat de heer Hoogland eigenlijk ook zegt dat je, als je een markt wilt hebben, een sterke marktmeester moet hebben. In dit geval gaat dat over de sturing die je op dat moment geeft, bijvoorbeeld aan een staatsbedrijf dat daarbij een rol speelt. De heer Hoogland zegt niet dat meer marktwerking voor hem nergens aan de orde is. Mits goed gecontroleerd, mits in het publieke belang, sluit hij dat niet uit.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Hier worden mijn woorden — laat ik het netjes zeggen — enigszins verhaspeld. Het spoor is geen markt, mevrouw Van Veldhoven. Het spoor is geen markt, dus wij moeten ook niet doen alsof het dat wel is. Dat er zekere elementen van marktwerking in zitten klopt, maar het spoor is een publieke zaak en dat moet het blijven.

De heer **Madlener** (PVV):
Vanaf het begin van de ellende met paars was de partij van de heer Hoogland aan zet, tot en met het vertrek van mevrouw Mansveld. Maar ik verwijs ook naar aandeelhouder mijnheer Dijsselbloem. Het is heel veel PvdA wat dit dossier bepaald heeft. Wij zitten nu met twaalf jaar ellende op het spoor, niet alleen met de HSL, maar eigenlijk met de hele marktordening. U hebt er een grote puinhoop van gemaakt. Ik luisterde daarnet naar het debat tussen de SP en D66. Wij weten allebei waar die partijen voor staan. Mijn partij de PVV is voor nationalisatie. De PvdA zit daar tussenin. U zit maar te wikken en te wegen. U zegt: een beetje dit en een beetje dat. Is het niet de bron van alle ellende dat de PvdA geen keuzes durft te maken, maar altijd maar een beetje loopt te twijfelen over wat ze zelf wil? Wat is nu uw keuze? Wat wilt u nou met dat spoor in de toekomst?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat de Partij van de Arbeid voor de PVV de bron van alle ellende is, is mij bekend. Het is goed dat de heer Madlener dat nog een keer benadrukt, maar hij gaat iets te kort door de bocht als we het over het spoor hebben. Dat weet hij zelf natuurlijk ook. Het zijn weer de bekende PVV-woorden over Paars die hier terugkomen: het deugt allemaal niet en het is een puinhoop. Dat doet geen recht aan alle mensen die op het spoor werken en ervoor zorgen dat de trein elke dag rijdt. Als het om de ordening op het spoor gaat, is de PvdA voor een publiek spoor dat in publieke handen is. Dat zijn wij altijd geweest.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, maar sinds 1998 hebben wij te maken met een enorme privatisering, met aanbestedingen. De publieke taak is juist op afstand gezet! Minister Dijsselbloem moet als aandeelhouder op afstand sturen. Staatssecretaris Mansveld is om die reden net afgetreden. De PvdA kan toch niet zeggen dat het gaat zoals het gaat en dat zij hierin maar een kleine rol heeft gespeeld? Juist de PvdA had de afgelopen jaren toch de hoofdrol? Ik hoor tot op de dag van vandaag, tot in dit debat toe, geen enkele keuze van de PvdA terwijl er wel een keuze gemaakt moet worden. Dat zegt zelfs deze commissie.

De **voorzitter**:
Goed. En uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn vraag is: waar staat de PvdA voor? Ik heb mevrouw Dijksma, de opvolgster van mevrouw Mansveld, dezelfde vraag gesteld, maar tot op de dag van vandaag hebben wij geen antwoord op de vraag wat de toekomstvisie van de PvdA is. Zo kunnen wij natuurlijk niet verder op het spoor!

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat ben ik met u eens. Zonder toekomstvisie van de PvdA kunnen wij niet verder op het spoor. In ons verkiezingsprogramma staat het heel duidelijk: het dichter bij elkaar brengen van ProRail en NS is een manier om ervoor te zorgen dat zowel het vervoer als het beheer van de infra meer in één hand komt te liggen. Dat is de richting die wij voorstaan, omdat je investeringen dan goed kunt afstemmen en omdat je dan kunt bijsturen als er problemen zijn. Dat is de visie van de PvdA. Dat heb ik ook al een aantal keer verteld. De heer Madlener vraagt dus naar de bekende weg.



De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Ik moet eerlijk toegeven dat ik toen het Fyra-debacle naar buiten kwam, nog nooit had gehoord van AnsaldoBreda. Ik dacht dat het ging om de firma Ansaldo die in Breda gevestigd was, maar het bleek te gaan om "made in Italy". Als ik het goed heb, was de Fyra-enquête de twintigste parlementaire enquête ooit en de derde onder de huidige Wet op de parlementaire enquête.

Ik benadruk tegenover de collega's in dit huis nogmaals dat een parlementaire enquête iets heel, heel bijzonders is. U mag dit instrument niet onderschatten! Je hebt zeer vergaande bevoegdheden: je mag getuigen in het openbaar horen en je hebt een onbeperkt informatievorderingsrecht. Als je die bevoegdheden correct gebruikt en er stevig gebruik van maakt, kan het niet anders dan dat er een rapport uit rolt dat betekenisvol is, zowel qua waarheidsvinding als qua lessen voor de toekomst. Wij hebben het hier wederom over een parlementaire enquête. Daarom voelt het voor mij eigenlijk niet goed dat wij hier als Kamerleden per persoon zo rond de tien minuten spreken over een enquêterapport. Eigenlijk zou dat anders moeten. Wij zouden hierover een veel langer en groter debat moeten voeren, want zo'n enquête is met afstand het zwaarste instrument dat wij kunnen inzetten. Dat wilde ik ter entree zeggen.

Als oud-voorzitter van een parlementaire enquêtecommissie doet het mij veel deugd om nu weer zelf met een enquêtecommissie in debat te mogen gaan. Evenals de enquête

naar het financieel stelsel, waarover ikzelf als Kamerlid ook nog eens heb gedebatteerd, was de enquête naar de woningcorporaties een stelselonderzoek. Deze enquête naar de Fyra was een incidentonderzoek. Dit incident was volgens onze Kamer echter groot genoeg om ons ultieme onderzoeksinstrument, de parlementaire enquête, uit de kast te halen. Ik ben trots op u allen hier links van mij en op uw staf, omdat u dit hebt opgepakt en omdat u een betekenisvol rapport hebt opgeleverd. Ik dank u hartelijk voor de zeer vele inspanningen. Waarheidsvinding is een groot goed. Daarom neem ik zelf ook deel aan de commissie die de enquêtewetgeving moet evalueren.

Een parlementaire enquête is echter pas echt geslaagd wanneer de conclusies en aanbevelingen grotendeels door de Kamer worden overgenomen en daarmee vervolgens door het kabinet worden vertaald in aangepast of nieuw beleid. Dat zou het kabinet moeten doen. Een enquête is dus niet al direct geslaagd als er een politieke kop rolt, de koppen in chocoladeletters in De Telegraaf ten spijt. Hier heb ik mijn eerste grote vraag aan deze enquêtecommissie te pakken. Wat moet naar haar mening het grootste beleidsmatige gevolg zijn van haar rapport? Er staat een reeks aanbevelingen in, die in feite een verzameling losse punten is. In de aanbevelingen wordt veelal de verantwoordelijke bewindspersoon opgeroepen om in de toekomst op tijd met bepaalde zaken rekening te houden. Maar hoe zit het met de grote vragen van onze tijd over het openbaar vervoer op het spoor? In het onderzoek van de commissie heeft men niet alleen maar gekeken naar "made in Italy"-treinstellen, maar ging men veel verder. Wat vindt de commissie, op basis van dit dus verdergaande onderzoek, nu eigenlijk van de vraag over de marktwerking op het spoor? Moeten we de lijn verder doortrekken, of moeten we de zaak juist terugschroeven, om eindelijk rust en kwaliteit voor de reizigers te krijgen? Zou het bijvoorbeeld beter zijn als NS en ProRail zouden fuseren? Zo nee, waarom dan niet?

Ikzelf, een reiziger die bij de NS al heel lang in de kou staat, ben vooral geïnteresseerd in de visie van de commissie op de NS. Deze "tent" is heel uitgebreid aan bod gekomen in het onderzoek en heeft volgens de commissie een uiterst dubieuze rol gespeeld. Ikzelf heb helaas moeten constateren dat NS een kafkaësk bedrijf is waar de reiziger niet, of niet op tijd op de bestemming komt, waar bijna geen enkele trein echt op tijd vertrekt, waar prijzen de pan uit rijzen, waar je amper nog een conducteur tegenkomt, waar je voor je dure geld moet staan, waar geen duidelijke communicatie is als de trein weer eens in het weiland stopt, waar sneeuwvlokjes en eikenblaadjes de dienstregeling domineren en waar je loopgravenoorlogen moet voeren om je geld terug te krijgen als je je aanvullende vervoer weer eens hebt gemist. Over die tent hebben we het hier. Moeten we echt met de NS door, ook als we de marktwerking niet zouden doorzetten? Is het in dit licht eigenlijk nog normaal dat NS wel op alles wat los en vast zit aan openbaar vervoer mag bieden, maar dat andere vervoerders op ons hoofdrailnet geen enkele kans krijgen? Die kans kregen andere vervoerders ook niet bij de nepaanbesteding van de HSL. Immers, met een veel te hoog bedrag kreeg NS, onder rugdekking van de Staat, ook weer deze concessie. Ik hoor graag een krachtige reactie van de commissie. Wat betekenen haar conclusies over NS voor de toekomst van dit rupsje-nooit-genoeg op de Nederlandse openbaarvervoermarkt?

In de eerste aanbeveling stelt de commissie dat de benutting van het spoor voor de reiziger beter moet. De minister kan dan via tweejaarlijkse en vijfjaarlijkse evaluaties in overleg treden met NS en NMBS, de spoorvervoerder in België. Dit vind ik een gemiste kans. Hoezo in overleg treden met de NS? Heeft de commissie hier dan eigenlijk zelf toch ook alweer die keuze gemaakt voor deze monopolist? Ik hoor graag een nadere toelichting op dit punt. Een hoofdconclusie van de commissie is immers dat de verantwoordelijke bewindspersoon én de NS de hoofverantwoordelijken zijn voor het debacle. Welnu, staatssecretaris Mansveld is weg. En de NS dan? Mag die wel blijven?

Bij een parlementaire enquête is de schade voor de samenleving van groot belang. Bij mijn enquête ging het om schade voor de huurders en woningzoekenden, bij deze enquête gaat het natuurlijk om schade voor de treinreizigers. Er is de schade van het nog altijd niet goed geregelde snelle vervoer van de Randstad naar het zuiden, maar er is ook financiële schade. Als Kamerlid wil ik precies weten waarover we dan spreken. Ik lees in het rapport dat de schade grosso modo op 11 miljard euro neerkomt. Ik heb als politicus geleerd dat je geen bedragen moet noemen als je die niet keihard kunt onderbouwen. Welnu, waar is dat bedrag van 11 miljard euro nou precies op gebaseerd? In het rapport wordt geschreven over een totalekostenpost vanuit de Staat richting NS van 790 miljoen. Er is ook sprake van een door de Staat gederfde gebruikersvergoeding van 1,85 miljard euro. Bovendien is er de door de Staat aan Infraspeed te betalen beschikbaarheidsvergoeding van 3,6 miljard euro en ten slotte de investering in het net van 7,3 miljard euro, dus in het net dat onderbezet is en niet wordt gebruikt waarvoor het is bedoeld. Ik kom dan bij elkaar aan een ander, namelijk hoger bedrag van bijna 13,6 miljard. Mijn belangrijkste vraag is of de commissie het totale financiële schadebedrag voor de belastingbetaler kan noemen en onderbouwen met specifieke posten. Een investering in een net is natuurlijk geen echte schadepost zolang dat net niet door een aardbeving verloren gaat. Het tijdelijk niet behalen van rendementen kan natuurlijk wel een schadepost vormen. Ik hoop dat de commissie preciezer kan zijn in haar reactie op deze financiële schadevraag.

Dan wil ik ook specifiek ingaan op de rol van de toezichthouder op de veiligheid en dergelijke: de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De enquêtecommissie is nogal expliciet in haar oordeel: de ILT is schokkend tekortgeschoten in certificering en inspectie. "Onaanvaardbaar minimalistisch", zo wordt het optreden van de ILT genoemd. Op mijn eerdere schriftelijke vraag aan de commissie hoe de ILT aangepakt zou moeten worden om adequaat te kunnen functioneren, antwoordde de commissie slechts dat zij dat niet heeft onderzocht. Dat is erg jammer, want dan gebeurt er gewoon niks bij de ILT. En dit is een zeer belangrijk punt, aangezien de ILT inmiddels ook het nieuwe thuis is geworden van, jawel, de Autoriteit woningcorporaties. Uit de hoek van de sociale volkshuisvesting hoor ik geen goede geluiden daarover, vanwege de afvinkcultuur die bij de ILT zou overheersen. Nu blijkt dat de ILT het bij de Fyra ook heeft laten afweten. Dan zou je toch mogen verwachten dat de commissie iets meer vindt van de manier waarop deze club, de ILT, beter zou kunnen functioneren. Daar krijg ik graag een nadere reactie op, zeker nu minister Blok op vragen over de geschiktheid van de ILT als toezichthouder op de sociale volkshuisvestingssector heeft gezegd dat hij eerst de kabinetsreactie op het Fyra-rapport afwacht.

Dan kom ik op de aanbesteding van de vervoersconcessie. Volgens de commissie was het een rommelige, inconsequente en gebrekkige concessieverlening. De handelwijze van zowel NS als de kabinetten was onverstandig en onverantwoord. Uiteindelijk leidt dat tot wat de commissie een "onwerkbare concessieovereenkomst met grote risico's" noemt. Dat is nogal wat! Dat is nogal een conclusie! In aanbeveling 12 zie ik dat de commissie vindt: "Besteed bij aanbestedingen en contractbeheer in rijksverband expliciet aandacht aan risico's die het realiseren van het contractdoel in de weg kunnen staan." Dat is een beetje een schot voor open doel. Natuurlijk moeten wij dat zo doen, maar hoe dan? Hoe pakken wij dat in de toekomst aan? In antwoord op mijn eerdere schriftelijke vraag geeft de commissie aan dat zij geen voorstander is van een onafhankelijke toezichthouder bij aanbestedingen, zoals ik had gesuggereerd. Dat vind ik jammer, want hoe gaan wij dan namelijk bewerkstelligen dat zulke grote aanbestedingen in de toekomst goed gaan verlopen en dat NS bijvoorbeeld niet automatisch weer zijn zin krijgt of, nog erger, de NMBS?

Ik ga afronden. Indien de Fyra-treinen conform dienstregeling zouden zijn gaan rijden, dan zou deze parlementaire enquête waarschijnlijk niet hebben plaatsgevonden. Dat geeft de commissie althans zelf toe in haar schriftelijke antwoorden. Dan was er geen bewindspersoon voortijdig gesneuveld en zouden wij hier met z'n allen ook niet echt nadenken over de grote openbaarvervoervragen. Iedere commissievoorzitter maakt haar eigen afwegingen over zij werkt en wie zij oproept voor een openbaar verhoor. Minister Dijsselbloem hoefde niet te komen ondanks snoeiharde kritiek. Ik zal de commissie niet vragen waarom hij in zijn leunstoel mocht blijven zitten, maar de bevinding van de commissie dat ook de Kamer te laks is geweest, is eigenlijk veel belangrijker. Welke rol heeft de Tweede Kamer om de vinger beter aan de pols te houden volgens de commissie? Dat is een terugkerende rode draad in de bevindingen van alle recente parlementaire enquêtecommissies. Daar moeten wij dus ook werk van maken. Gelukkig hebben andere collega's die vraag ook expliciet gesteld. Ik neem die vraag ter harte. Daarom sta ik hier.

Nogmaals, hartelijk dank aan deze hardwerkende commissie.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik wil graag beginnen met het bedanken van de leden van de commissie en haar medewerkers voor het klaren van deze enorme klus.

De eerste reacties op dit rapport waren bijna uitsluitend lovend. De parlementaire enquêtecommissie heeft een stevig rapport afgeleverd en oud-staatssecretaris Mansveld kon niet anders dan direct opstappen. Maar zij is opgestapt omdat zij de Kamer onjuist heeft geïnformeerd. Dat is een politieke doodzonde, maar er is zo veel meer aan de hand op het Nederlandse spoor. Nu het stof is neergedaald en de harde waarheid begint door te dringen dat er verder nog niets veranderd is en dat de problemen op het spoor veel breder zijn dan alleen de hsl, barst de kritiek op de onderzoekscommissie los. Zie het commentaar van oud-NS-topman Jan Timmer en onderzoeksjournalist Marcel van Silfhout. Zij uiten stevige kritiek. De PVV deelt een aantal van die kritieken.

Allereerst is de vraag of de commissie wel de juiste conclusie heeft getrokken. De hoofdconclusie luidt dat het oorspronkelijk beoogde vervoer over HSL-Zuid niet tot stand is gekomen, omdat andere belangen keer op keer prevaleerden boven het verwezenlijken van reizigersvervoer. Zo hechtte de Staat vooral belang aan de financiële opbrengsten en was de NS gefocust op het behouden van zijn strategische positie op het Nederlandse spoor. De Staat ging uit van het geloof in marktprikkels en dat bleek uiteindelijk de kiem van de problemen. Het geloof in marktwerking wordt door de commissie ook rechtstreeks gekoppeld aan het probleem van door financiële motieven gedomineerde beslissingen door het toenmalige kabinet. Dus marktwerking wordt wel als kiem van het probleem omschreven.

De hoofdconclusie van de commissie had in onze ogen dan ook kunnen en moeten luiden dat het onterechte geloof in marktwerking op het spoor door de Paarse partijen D66, PvdA en VVD uiteindelijk tot dit debacle heeft geleid. Waarom is de commissie deze conclusie uit de weg gegaan? De parlementaire onderzoekscommissie is toch juist bedoeld om deze vragen te beantwoorden, om boven partijpolitiek te staan en aan waarheidsvinding te doen? De enigszins cryptische hoofdconclusie dat de financiële belangen boven reizigersbelangen werden gesteld, doet wat ons betreft onvoldoende recht aan de echte uitkomst van het onderzoek. Ik zou dan ook de vraag willen stellen aan de commissie wat ervoor gezorgd heeft dat de commissie niet gewoon klip-en-klaar concludeert dat de marktwerking op het spoor verkeerd heeft uitgepakt wat betreft de HSL-Zuid, zowel voor de reiziger als voor de belastingbetaler.

Wat is nu eigenlijk de rol van de Europese Unie in dit dossier? Het was de EU die bevolen had dat al die nationale spoorbedrijven maar moesten privatiseren en alles Europees zou worden aanbesteed. Dat was ooit de visie in de jaren negentig. En nu komt de fout van Nederland: Nederland als braafste jongetje van de klas gaat meteen voortvarend aan de slag. Duitsland en Frankrijk doen dat niet, want die landen komen zomaar op voor hun eigen belangen, maar Nederland wel. Nederland verzelfstandigt en opent de markt en nu zitten wij met de gebakken peren. Frankrijk en Duitsland weigeren dat en de EU ziet er later toch maar weer van af. Nu zit Nederland met de schade. De moraal van dit verhaal: politici, stop met braaf achter de EU aan te lopen en kom op voor jullie eigen burgers. Dit advies is niet van de enquêtecommissie, maar van mijzelf. Het is niet terug te lezen in het rapport, maar de vraag is natuurlijk wel waarom niet. Wat was de rol van de Europese Unie in dit hele dossier?

Er zijn ook nog andere aanbevelingen in het rapport. Deze aanbevelingen zijn soms wel zeer algemeen en daardoor echt een open deur. Aanbeveling 1 luidt, vrij vertaald, dat de verantwoordelijke bewindspersoon en de Tweede Kamer de vervoerswaarde voor de reizigers dienen te verbeteren door ervoor te zorgen dat er meer snelle treinen met betaalbare vervoerbewijzen over de HSL-Zuid gaan rijden. Ja, dus over de 5 miljard kostende infrastructuur zou het goed zijn om ook echt met snelle treinen te gaan rijden. Dat is natuurlijk iets wat we allemaal snappen in deze zaal. Dat is waar we al jaren naar streven, dus die aanbeveling is toch wel erg simplistisch.

Dan aanbeveling 3: maak een expliciete keuze voor de mate van marktwerking, liefst in vier scenario's. Een expliciete keuze voor de mate van marktwerking? Dan weet ik het ook niet meer. Het probleem is nu juist dat die keuze niet wordt gemaakt. Hier zijn scenario's geschetst met de politieke partijen in het achterhoofd, want iedere politieke partij past wel ergens in een scenario en wederom maakt de commissie geen enkele keuze. De enquêtecommissie doet eigenlijk wat de Kamer verwijt: ze blaft wel, maar ze bijt niet. De commissie concludeert dat de NS financieel onhaalbare beslissingen nam. Financieel onhaalbare beslissingen? Maar wat is dan de rol van de aandeelhouder? Waarom is de rol van de aandeelhouder van de NS dan onderbelicht gebleven? Waarom is minister Dijsselbloem niet openbaar gehoord? Het is toch ook juist de aandeelhouder, de Staat, die in gebreke is gebleven? Er werden toch vooral financiële belangen gediend, zo concludeert de commissie?

Waarom heeft de commissie nergens kritiek op de rol van de NSFSC, de NS Financial Services Company? Deze fiscale constructie had als doel belasting te ontwijken en dat door een staatsbedrijf onder toeziend oog van de minister van Financiën.

Ik sluit af met een vraag over de kosten van deze enquêtecommissie. De PVV heeft niet aan deze enquête meegedaan omdat wij de kosten te hoog vonden. De PVV vond 2,16 miljoen euro een te grote kostenpost. Daarom wil ik graag weten of de commissie binnen dit budget is gebleven. De commissieleden worden niet extra betaald; de ambtelijke ondersteuning wellicht, maar dat weet ik niet. Waarom moet deze commissie dan 2,16 miljoen euro kosten?

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik vind het een terechte vraag van de heer Madlener. We moeten zuinig omspringen met belastinggeld en de uitgaven moeten verantwoord worden; je moet transparant zijn in hoe je het geld gebruikt. Als je echter het bijzondere karakter van een parlementaire enquête benadrukt, je daar twee jaar werk in steekt en je externe experts moet inhuren et cetera, moet je daar als parlement wel een aanzienlijk bedrag voor kunnen vrijmaken. Is de heer Madlener dat met mij eens?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben het met de heer Van Vliet eens dat de enquêtecommissie haar werk fatsoenlijk moet kunnen doen. Alleen, wij moeten als Kamer controleren of dat binnen het budget gebeurt. Ik kan op dit moment dus niet controleren of het budget echt nodig was. Ik weet niet waar die 2,16 miljoen euro die begroot was, aan is besteed. Ik zie commissieleden die niet extra betaald kregen en ambtenaren die hier waarschijnlijk toch al werkten. Ik weet het dus niet; ik wil dat graag weten. Ik wil ook weten of het binnen het budget was, aangezien wij het op voorhand een vrij hoog budget vonden.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Nogmaals: ik vind het een terechte vraag en ik ben ook benieuwd naar het antwoord van de commissie. Met onze enquête die een heel stelsel onderzocht, zijn we gelukkig een paar ton onder het budget gebleven. Voordat we er echter een eigen dynamiek aan gaan geven wat zo'n enquête kost, moeten we ook eerlijk zijn over de bijzonderheid van het instrument. Dat wil ik toch even gezegd hebben.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil ook niets afdoen aan dat instrument. Het is goed dat de Kamer haar eigen werk kritisch onderzoekt en dat zij onder ede kan horen. Daar doe ik niets aan af. Ik wil alleen de vraag gesteld hebben, want ik denk dat dat ook een taak van ons is.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het lijkt mij een goede vraag, maar het verbaast mij wel. De heer De Graaf gaf namens de PVV aan dat ook de reikwijdte van de enquête veel te groot was. Het ging over te veel en het duurde te lang. Diezelfde PVV vraagt nu waarom allerlei onderwerpen niet in de enquête zaten. Dit terwijl de PVV er eerst niet aan mee wilde doen en ertegen wilde stemmen omdat het over te veel ging. Hoe kan dat?

De heer **Madlener** (PVV):
Dat komt omdat deze commissie heel goed op een rijtje heeft gezet wat er allemaal gebeurd is. Al vanaf uw Paarse kabinet is hier een keurige analyse gemaakt van wat er gebeurd is en wie welke beslissingen nam; of ook het waarom goed beantwoord is, weet ik eigenlijk niet zo goed. Wat echter ontbreekt is een heldere conclusie. Er zijn heel veel dingen fout gegaan en we zien dat niet alleen op de HSL-Zuid maar op het hele spoor terug. De hele marktordening in Nederland is natuurlijk ... Het is goed mis op het spoor. Daar geeft het rapport geen antwoord op. Wat er op een rijtje is gezet, weten we natuurlijk allemaal. Het was ook nuttig om de gebeurtenissen op een rijtje te zetten, maar ik mis een heel heldere conclusie. De commissie bestaat uit allerlei partijen die elk een eigen scenario lijken te willen hebben. Daarmee blaft deze commissie wel maar bijt zij niet.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik merk dat de heer Madlener er niet helemaal uitkomt. Ik zal hem even helpen. Zijn eigen fractiegenoot gaf eerder aan dat de enquêtecommissie te duur is; dat punt hoor ik nu ook terug. Ook zei hij dat de reikwijdte te groot was. Het ging dus over te veel onderwerpen; de heer Madlener voegt daar nu echter zelf nog een aantal onderwerpen aan toe. Ook zei zijn fractiegenoot dat het te lang zou duren; deze enquêtecommissie is echter vrij snel geweest. Alle kritiek die de PVV van tevoren had, bleek dus niet terecht. De heer Madlener draait nu naar het volgende punt: de conclusies deugen niet. Kortom: de PVV wist van tevoren al dat het niet zou deugen. Waarom doet de PVV dan mee aan dit debat?

De heer **Madlener** (PVV):
We zijn hier met elkaar om problemen op het spoor op te lossen. Problemen waar de PvdA in grote mate verantwoordelijk voor is. Het gaat niet alleen over de HSL-Zuid maar over de hele marktordening op het Nederlandse spoor. Natuurlijk willen wij die problemen oplossen. Deze enquête kan daar ook een nuttige rol bij spelen. De commissie heeft goed op een rijtje gezet wat er is gebeurd. Alleen, het antwoord ontbreekt op de vraag wat de marktwerking heeft

opgeleverd. Die vraag wordt uit de weg gegaan en ik vraag mij af waarom. Wij zouden er immers enorm bij gebaat zijn als we juist op die vraag, die politiek zo verschillend beantwoord wordt, een antwoord zouden krijgen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik moet de heer Hoogland toch gelijk geven. Ik vind dat hij een terechte vraag stelt en ik zal die dan misschien iets specifieker stellen. Het CDA hecht namelijk veel belang aan het boven tafel krijgen van de waarheid, juist in het belang van de reiziger. Aan de ene kant zegt de PVV dat het te veel geld kost, aan de andere kant zegt dezelfde PVV-woordvoerder dat de commissie minister Dijsselbloem had moeten interviewen. Stel dat de commissie precies binnen het budget was gebleven, is het voor de PVV dan belangrijk om dat budget te overschrijden en de heer Dijsselbloem alsnog te interviewen, of zegt de PVV dan dat het budget op is en minister Dijsselbloem niet meer geïnterviewd wordt?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik vind het mijn taak om ook op het budget te letten. Ik denk dat u het daarmee eens bent. Ik vind echter ook dat de heer Dijsselbloem hier uitgenodigd had moeten worden. Ik wil weten waarom dat niet gebeurd is. Ik weet ook niet of dat extra geld zou kosten. De heer Dijsselbloem wordt rijkelijk beloond voor zijn functie als minister. Ik zou niet weten of het extra druk op het budget had opgeleverd als de heer Dijsselbloem voor de commissie verschenen zou zijn. Ik wil het graag horen, maar het zou mij verbazen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ook hier komt de heer Madlener niet uit. Dat begrijp ik wel, want hij zendt dubbele signalen uit. De vraag is wat hij in dit geval belangrijker vindt: de waarheid boven tafel krijgen of puur en alleen de knip op de beurs houden bij een project dat meer dan 11 miljard euro gekost heeft.

De heer **Madlener** (PVV):
Het een sluit het ander absoluut niet uit. Ik denk dat de commissie prima in staat is om met een bepaald budget de waarheid boven tafel te krijgen. Minister Dijsselbloem hoeft echt niet op dat budget te drukken. Ik denk niet dat minister Dijsselbloem pas komt als hem zeer grote beloningen in het vooruitzicht worden gesteld. Het is gewoon zijn taak om te verschijnen voor de commissie. Dat hoeft geen cent extra te kosten. Het voorbeeld uit uw vraag slaat dus nergens op.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik begrijp de heer Madlener en de PVV niet helemaal. Ze weten al voordat het onderzoek start dat 2,16 miljoen te veel is. Nu komt hij met vragen en zegt hij dat hij niet weet waaraan het besteed is. Als je niet weet waaraan het besteed is, hoe kun je dan van tevoren al vaststellen dat het te veel is? Vindt hij niet ook dat hij dan in dezelfde val loopt als we misschien met elkaar hebben gedaan, namelijk dat we voor te weinig geld te veel hebben gevraagd?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb niet op voorhand gezegd dat het te veel is. Ik heb gevraagd of de commissie binnen het budget is gebleven. Wij vonden de begrote 2,16 miljoen aan de hoge kant. Wij hebben daarom gemeend niet mee te moeten doen aan deze commissie. Ik wil nu graag weten of er binnen dat budget is gewerkt en waaraan die 2,16 miljoen op is gegaan. Ik denk dat dat terechte vragen zijn, want het is ook gewoon belastinggeld.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik vind de vraag of er binnen het budget is gebleven heel terecht, maar ik krijg nog geen antwoord van de heer Madlener, terwijl hij ook nu weer heel duidelijk aangeeft dat de PVV op voorhand 2,16 miljoen te veel vond, zonder te weten waaraan het besteed werd. Dus mijn vraagt blijft: hoe kun je van tevoren weten dat 2,16 miljoen te veel is als je niet weet waaraan het uitgegeven wordt?

De heer **Madlener** (PVV):
We wisten natuurlijk dat er een commissie werd ingesteld die een rapportage ging maken. De vraag is nu waarom dat 2,16 miljoen moet kosten. Die vraag wil ik graag beantwoord hebben. Ook de vraag of er binnen dat budget is gewerkt, wil ik graag beantwoord hebben. Zijn er overschrijdingen en kan het wellicht goedkoper? Die vragen moeten wij altijd stellen, ook in dit geval. Dat zeg ik niet om de commissie te pesten, maar omdat het onze taak is om belastinggeld efficiënt te besteden, ook als het gaat om een enquêtecommissie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat is altijd het geval. Over budgetten gesproken: de PVV heeft in haar verkiezingsprogramma opgenomen dat zij in deze regeerperiode 2 miljard op het spoor en het openbaar vervoer wil bezuinigen. Hoe rijmt de heer Madlener dit met zijn uitspraak dat hij eigenlijk wil dat al het openbaar vervoer teruggaat naar de overheid? Ondanks die uitspraak wil hij toch 2 miljard bezuinigen. Hoe ziet de heer Madlener dat?

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is een goede vraag. Ik wijs op wat er door de huidige marktordening op het spoor verprutst is aan belastinggeld. Kijk alleen al naar de Fyra: hoeveel geld is daarmee niet verprutst? Als dat allemaal goed was gegaan, hadden we heel veel belastinggeld kunnen besparen. Dat is waar wij hier voor zitten. Het gaat niet goed op het spoor. Dat moet u toch met mij eens zijn? Het gaat al jaren niet goed op het spoor. Er wordt niet efficiënt gewerkt. Er wordt geld weggegooid. Er worden treinen besteld die vervolgens weer terug worden gestuurd. Dat gaat echt om groot geld. Daarom is het onze taak om te bekijken hoe het efficiënter kan. De PVV denkt dat het efficiënter kan als wij het spoor meer in eigen hand nemen, want het huidige systeem, een beetje markt en een beetje op afstand controleren en toch op afstand houden, werkt niet. Dat heeft ook nooit gewerkt. Ik zit vanaf 2006 in deze Kamer en al in 2006 hadden we exact dezelfde discussies: "Doe iets!". Dan zegt de staatssecretaris dat zij er niet over gaat: "Het is een beetje die en een beetje dat". Het lukt zo niet. De PVV gelooft dat het strakker aanhalen van de teugels en een betere sturing door de minister veel

geld kunnen besparen. Zo kunnen wij dus besparen en toch voor een beter openbaar vervoer zorgen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De feiten wijzen uit dat marktwerking in de regio's veel besparingen heeft opgeleverd. Los daarvan heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag: waar gaat de 2 miljard besparing die de PVV in haar verkiezingsprogramma heeft zitten, exact in zitten? Wat stelt de PVV zich daarbij voor?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik noem bijvoorbeeld de aanpak van zwartrijden en de kosten van het zwartrijden in de Rotterdamse tram en metro. Een betere aanpak daarvan kan gigantisch veel meer geld besparen. Ik noem ook wat er fout is gegaan met de Fyra, die wij nu bespreken. Hoeveel belastinggeld heeft dit gekost? De VVD heeft daar jaren bij gestaan en heeft gezegd: we gaan lekker zo door. Het werkt echter niet. Nu zitten we met de schade en nu vraagt u mij hoe wij kunnen besparen. Nou, door dit soort commissies niet te hebben en door het openbaar vervoer goed aan te sturen.

De Fyra-affaire, die begon met de splitsing van de NS en ProRail in 1995, is een heel schrijnend voorbeeld van de machteloosheid en het falen van de politiek. Dat zeg ik juist aan het adres van de VVD. Dit rapport toont dat ook aan. De commissie concludeert wat wij eigenlijk al weten en zet dat netjes op een rij, een rij met gebeurtenissen en politieke beslissingen die bijna aan het ongelofelijke grenzen. Ik zal het nog eens opnoemen, juist voor de VVD, die kennelijk niet begrijpt hoe je geld kunt besparen op het openbaar vervoer. Het gaat van Tineke "tolpoortje" Netelenbos — wie kent haar nog? — tot de NS, die zelf dwarslag bij aanbestedingen. Dat is logisch, want daaraan was de NS helemaal niet gewend.

Het kabinet maakt zich schuldig aan onbehoorlijk bestuur. Verder noem ik het onverantwoorde en onverstandige gedrag van de NS én het kabinet. Het kabinet lokt strategisch gedrag uit bij de NS. De trein wordt geleverd met vijf jaar vertraging. De commissie schrijft dat het van meet af aan duidelijk was dat het niet haalbaar was. De certificering door de ILT is ondeugdelijk en gevaarlijk. De NS neemt onverantwoorde beslissingen, maar de minister houdt zich afzijdig. De NS levert een wanprestatie, maar het kabinet gaat ermee door. Er komt geen volwaardig alternatief, terwijl de Thalys er allang is en zich bewezen heeft. De Kamer wordt onjuist geïnformeerd. Op dit laatste punt sneuvelt mevrouw Mansveld. Dit is een heel treurige lijst. Ik kijk nu vooral naar de VVD-woordvoerster, die mij net de vraag stelde: hoe kan de PVV nu zo veel bezuinigen op het openbaar vervoer? Ik hoop dat de VVD bereid is om ook kritisch te kijken naar haar eigen prestaties en naar de situatie van het spoor vandaag de dag.

Het is dus een treurige lijst. Ik vraag de commissie echter wat zij nu eigenlijk afdwingt. De PVV is van mening dat het rapport stevig maar onvolledig is. Het lijkt erop dat de echte conclusie, namelijk dat marktwerking op het spoor de moeder van alle kwaad is, om het maar te zeggen met de woorden van ex-NS-topman Timmer, vermeden is vanwege politieke verschillen. Daar schieten we natuurlijk niet veel mee op. Mevrouw Mansveld is opgestapt; zij is er niet meer. Verder zie ik echter nog niet het begin van een omslag in het denken. Wat vindt de commissie nu eigenlijk van de veelzeggende uitspraak van Jan Timmer dat het doordrukken van de privatisering de moeder van alle kwaad is? Wat is volgens de commissie de betekenis van deze uitspraak? En is zij het ermee eens?

De Kamer is verdeeld over de wijze waarop het Nederlandse spoorvervoer het best kan worden georganiseerd, maar de enquêtecommissie blijkt zelf een mooie afspiegeling van de Kamer te zijn. Dus geldt voor de commissie hetzelfde als wat geldt voor de Kamer: ook zij komt er niet uit. Ook hier geldt de conclusie: ze blaft wel, maar ze bijt niet.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik heb een korte vraag. Ik hoor net dat de heer Madlener betoogt dat de marktwerking het grote, boze kwaad is en dat het daardoor misgaat. Ik weet niet of de heer Madlener zelf ook weleens in de trein heeft gezeten in Nederland. Ikzelf heb dat best veelvuldig gedaan. Ik moet de heer Madlener zeggen dat het iedere keer een kolossale teleurstelling was. De treinen doen het gewoon niet goed: er komt geen conducteur, ze vertrekken minuten te laat en in de statistieken doet men dan alsof het wel op tijd is. Durft de heer Madlener een flink stuk verantwoordelijkheid daarvoor bij de NS zelf te leggen, die ooit een goed presterende tent was maar nu voor de reiziger een wanpresterende tent is? Durft hij de NS aan te pakken in plaats van haar weer monopolist te maken?

De heer **Madlener** (PVV):
Voordat de NS werd verzelfstandigd en van ProRail werd afgesplitst, was zij onderdeel van ProRail en van het ministerie. Althans, toen was er in ieder geval een directe aansturing. Dat was in onze ogen het begin van een hoop ellende. En ja, natuurlijk moet de NS worden aangesproken. Het is immers een staatsbedrijf. De Staat is 100% aandeelhouder en de minister van Financiën is verantwoordelijk voor het reilen en zeilen van dat bedrijf. Verder moet het ministerie van I en M het beleid van de NS kritisch onder de loep nemen en aansturen. Beide is onvoldoende gebeurd. Daarom staan we hier vandaag. Dus natuurlijk moeten we naar de NS kijken. We moeten kijken naar het bestuur van de NS, maar ook naar onszelf. De Kamer komt er ook niet uit. We hebben gekozen voor een heel hybride systeem: een beetje marktwerking en een beetje niet. Er zijn geen echte keuzes gemaakt. Het lijkt de Europese Unie wel, zo zou ik bijna willen zeggen. Nu zitten we met de gebakken peren. Al vanaf 2006, het jaar waarin ik in de Kamer ben gekomen, hoor ik constant van bewindvoerders: ja, ik wil wel, maar ik ga er niet over. Het op afstand zetten van die bedrijven heeft in onze ogen geleid tot een halfzachte aansturing. Dat is, en wat dat betreft ben ik het eens met de heer Timmer, de moeder van alle kwaad.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik begin graag met een groot compliment aan de commissie, aan mijn collega's, maar zeker ook aan de mensen die achter de commissie zitten, de ambtenaren die ook buitengewoon veel werk hebben gehad aan dit avontuur, wat het volgens mij toch ook wel is. Ik vind het ook een mooi instrument. Wij worden hier helaas toch vaak door vluchtigheid gedreven, omdat de agenda's vol zijn of

omdat wij in de krant of op televisie moeten. Het instrument "parlementaire enquête" biedt gelegenheid tot verdieping en het dwingt de deelnemers om een tijd onder de radar te duiken. Dat is misschien wel een nadeel voor de zichtbaarheid, maar het is een voordeel voor de substantie die ook vanuit deze Kamer op bepaalde dossiers nodig is. Dat spreekt mij zeer aan en ik geef nogmaals mijn complimenten voor het voorliggende resultaat.

Uiteraard heb ik een aantal vragen. Mijn eerste vraag is een beetje een kernvraag. De commissie schetst een beeld van een zeer rommelig aanbestedingstraject dat meerdere keren fout is gelopen. De SP had wel graag gezien dat de commissie een concrete aanbeveling had gedaan over het verschijnsel "aanbestedingen op het spoor". Want hoe duid je dit nu? Hoe kun je daar nu een kwalificatie aan geven, indachtig de lange periode van aanbesteding? Er is immers een hoop op af te dingen. De SP vraagt zich af of het aanbesteden van spoor aan buitenlandse staatsbedrijven wel verstandig is. Waarom is de commissie niet zo ver gegaan om hier een aanbeveling over te doen, terwijl ze wel het hele proces van aanbesteden in beeld heeft gebracht? Ze heeft zich daarmee immers een beeld kunnen vormen van de nadelen die openbaar internationaal aanbesteden met zich meebrengt. Ik vraag dat ook omdat er een aantal jaren geleden in de Eerste Kamer een parlementair onderzoek is gedaan, waarbij privatiseringen en verzelfstandigingen in beeld zijn gebracht. Een aantal specifieke situaties is er toen uitgelicht, waaronder de verzelfstandig van de NS en de splitsing met ProRail. Ik kan me voorstellen dat je met een brede commissie niet tot heel politiek getinte uitspraken wilt komen. Ik heb daar alle begrip voor. Maar hoeveel diepgang kun je er apolitiek instoppen, zodat je toch een beeld krijgt van wat wel liep en wat niet, zodat we daar onze eigen conclusies aan kunnen verbinden?

De commissie heeft geen expliciet onderzoek gedaan naar de vraag of de verzelfstandiging van de NS — ik refereer wederom aan het Eerste Kamerrapport — mede debet is aan het Fyra-debacle dat heeft plaatsgevonden. Deelt de commissie de mening van de SP dat de NS in een soort spagaat, een soort vagevuur, is beland? Is de aanbesteding van de HSL destijds verstandig geweest? Het kabinet koos er immers aan de ene kant voor om aan te besteden, maar verlangde aan de andere kant dat de NS, waarvan men zelf aandeelhouder was, de concessie zou winnen.

Bij het vooruitkijken stelt de commissie ook dat een verdere discussie over de ordening op het spoor noodzakelijk is, waarbij wel of niet aanbesteden en wel of niet weer samengaan van de NS met ProRail natuurlijk voor de hand liggende onderwerpen zijn. Onder staatssecretaris Mansveld is echter een Lange Termijn Spooragenda vastgesteld, waarin deze keuzes politiek al zijn verankerd. Moet dit volgens de commissie opnieuw ter discussie worden gesteld? En zo ja, in welke richting?

Het kabinet en de Tweede Kamer moeten zorgen voor meer, snelle en goed betaalbare treinen naar België. Op die manier wordt de HSL-Zuid beter gebruikt en komt het belang van de reiziger weer voorop te staan. Het alternatieve vervoersplan van de NS dat momenteel wordt uitgerold, wordt door de commissie echter als ontoereikend bestempeld. Wat is in de ogen van de commissie dan een goed alternatief? Is de commissie niet te veel op de eindbestemming Brussel gericht geweest? Ook zou je je kunnen afvragen of het wel realistisch is om op korte termijn een vervoersaanbod te verlangen waarvoor geen materieel is. Het aankopen van nieuw HSL-materieel is erg duur, terwijl de Thalys deze functie al deels vervult. Wat bedoelt de commissie nu exact met meer, snelle en goed betaalbare treinen naar België? Zou het participeren van de NS in de Thalys alsnog een mogelijkheid zijn? Of hebben we de Belgen en de Fransen al zodanig voor het hoofd gestoten door daar destijds uit te stappen, dat dit geen optie meer is?

De commissie stelt dat er bij nieuwe spoorinfrastructuur vanaf het begin duidelijkheid moet zijn over de vervoersvraag op de spoorlijn. In hoeverre is dat realistisch? Soms blijken lijnen in de praktijk veel meer reizigers aan te trekken dan gedacht, maar ook het omgekeerde komt voor. Moet er juist geen ruimte blijven om de situatie aan de praktijk aan te passen? De NS zegt bijvoorbeeld dat bij de aanleg van de HSL een ander beeld bestond over de behoefte aan snelle verbindingen naar Brussel dan nu, in de praktijk, blijkt. Klopt dit volgens de commissie?

De commissie stelt ook dat de Kamer onvoldoende haar tanden heeft laten zien. Ik wil dan verwijzen naar de aangenomen motie-Roemer, waarin werd verzocht de Beneluxtrein niet te schrappen. Die motie is niet uitgevoerd, ondanks meermaals aandringen daarop door de Kamer. Op welke wijze kan de Kamer in zo'n geval nog meer haar tanden laten zien, behalve dan door een motie van wantrouwen in te dienen? Die wordt vervolgens waarschijnlijk toch niet aangenomen. Op welke wijze kan de Kamer op dergelijke dossiers de tanden niet alleen ontbloten, maar ook de hapklare brokken tussen de tanden verorberen?

De commissie neemt het kabinet kwalijk dat dit het alternatief van andere vervoerders zoals Arriva niet serieus heeft meegenomen in de afweging voor een zo goed mogelijk reizigersaanbod op de HSL-Zuid. De commissie geeft zelf echter geen oordeel over de haalbaarheid van het Arrivaplan. Zou het niet zo kunnen zijn dat vanwege de onhaalbaarheid van dit plan het kabinet ervoor heeft gekozen om dit niet serieus mee te wegen?

De commissie doet ook aanbevelingen over de toelating en het toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Verschillende collega's hebben het daar al over gehad. Zo moet de verantwoordelijke bewindspersoon zorgen voor veranderingen in beleid en gedrag bij de ILT. De ILT moet een kritische houding aannemen en erop toezien dat veiligheidssystemen van vervoerders aan alle eisen voldoen. De ILT moet keuringsinstanties ook intensiever gaan controleren. De ILT wordt door de commissie erg neergezet als een tandeloze papieren tijger die niks zelf inspecteerde. Weet de commissie of deze werkwijze van de ILT op deze wijze breed binnen het spoordossier wordt toegepast, of geldt het alleen voor de Fyra? Wat is het oordeel van de commissie over de kwaliteit van de inspectie? Heeft de ILT überhaupt wel voldoende kennis en capaciteit om daadwerkelijk inspecties tijdens de bouw van nieuwe treinen uit te voeren?

Uiteindelijk is de V250 teruggestuurd naar Italië, mede op aandringen van mijn collega Bashir. Het is niet helemaal duidelijk, voor mij althans, in hoeverre de commissie van oordeel is of dit verstandig was. Deelt zij de mening dat de trein dusdanige ontwerpfouten had dat deze nooit fatsoenlijk zou hebben kunnen functioneren? Of had de V250, als er iets meer tijd voor was uitgetrokken, alsnog betrouwbaar in dienst genomen kunnen worden? De commissie stelt dat zij hiernaar geen onderzoek heeft gedaan. Dat bevreemdt

mij enigszins, want de Kamer heeft de commissie ingesteld nadat deze treinen uit dienst waren genomen.

De commissie haalt vrij hard uit over de gemiste inkomsten voor het Rijk doordat de concessie van de NS op de HSL-Zuid niet te betalen blijkt. In de beantwoording van de feitelijke vragen geeft zij echter aan dat dit eigenlijk niets uitmaakt voor de schatkist omdat de NS volledig in handen van de Staat is. Is dat niet een cirkelredenering?

Vandaag kwam er ook een soort epiloog uit op het boek De ontsporing. Daarin komen deskundigen aan het woord die vooral hameren op het feit dat de aanloopfase tot de aanbesteding niet voldoende is meegenomen door de commissie. Met andere woorden, de cruciale missers werden gemaakt vóór de aanbesteding. Die werden gemaakt door het heilige geloof in marktwerking op het spoor, door het verlaten van het Thalysproject terwijl er al geïnvesteerd was, en vooral door de NS in een onmogelijke positie te brengen als tweekoppig privaat-publiek monster. De idioot hoge bieding op de concessie werd gecompenseerd door het aantrekken van brak materieel. Heeft de commissie deze ideologische gekte bewust aan zich voorbij laten gaan? Zo nee, heeft zij hier dan toch nog een oordeel over?

☐

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Iedereen is altijd zo verschrikkelijk negatief over de Fyra. Laat ik nou gewoon eens positief over de Fyra beginnen. De trein rijdt namelijk nog wel degelijk. De treinstellen zijn wel degelijk nog verkrijgbaar. Kijk maar naar de diverse modelspoorbanen. Kijk maar naar de modelspoorwinkels. Daar liggen ze in stapels op de schappen. Ze zijn nog steeds zo natuurgetrouw mogelijk nagemaakt. Ze zijn zelfs aangepast. Kijk, ik heb hier enkele plaatjes. Zie je wel? Ze zijn er gewoon nog. Als ik in de beschrijving kijk, zie ik daar de toevoeging: verkrijgbaar met loslatende bodemplaat!

We hebben alles bij elkaar zo'n 11 miljard euro geïnvesteerd in een spiksplinternieuwe spoorlijn en spoorstellen. En nu? De beloofde hogesnelheidstrein met zijn paarse strepen is zonder bodemplaten en met scheuren en brandende accu teruggesleept naar Italië. De alternatieve dienstregeling zorgt voor verkleumde reizigers. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Om die vraag te kunnen beantwoorden heeft de enquêtecommissie een gedegen onderzoek verricht. Ik wil dan ook graag mijn waardering uitspreken voor de degelijkheid van het onderzoek, voor de inspanningen van de commissie en voor het gepresenteerde resultaat. Die waardering geldt niet alleen voor mijn collega's, maar ook voor de ondersteunende staf die zijn werkzaamheden meer op de achtergrond heeft verricht.

Het rapport is terecht vernietigend. Bewindslieden en de NS hebben op verschillende momenten bewust oogkleppen opgezet en de duidelijke risico's verzwegen. De Tweede Kamer blafte maar beet niet door, zoals al is gesignaleerd. De verschillende aanbevelingen nemen we graag ter harte. In mijn bijdrage wil ik eerst terugkijken en dan vooruitkijken. Ten eerste blik ik in de spiegel. Hoe heeft dit ooit kunnen gebeuren? En dan wordt het mij toch een beetje bang om het hart, want het is meer dan het negeren van aanbestedingsprotocollen. Het zit dieper dan het falen van een inspectieautoriteit, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het is niet alleen een softe opstelling van de Tweede Kamer, zoals dit omschreven zou kunnen worden. Het zit dieper. Het is samen te vatten in de term "bestuurlijke oogkleppen", maar misschien moet ik het anders zeggen. Het lijkt wel alsof het kortetermijndenken, de scoringsdrang, de verkeerde prioriteitsstelling, bewuste of onbewuste onkunde en het vertrouwen in een in mijn visie misschien te overheersende neoliberale dan wel Paarse marktwerkingsideologie in de bestuurlijke genen zijn geslopen en zich daar hebben genesteld. De overheid hinkte bij de marktwerking op het spoor op twee gedachten. De Paarse regering wilde per se een openbare aanbesteding voor het internationale vervoer dan wel voor al het hsl-vervoer. Tegelijkertijd vond bijna iedereen, ook in deze Kamer, dat de NS dat vervoer toch echt moest gaan verzorgen. Daar komt bij dat de NS wel buiten het overheidshuis was geplaatst, maar dat alle aandelen nog in handen waren van de minister van Financiën. De NS wist dat verlies op de HSL-Zuid indirect toch door de minister betaald zou worden. Dat geldt overigens nog steeds.

Ten tweede had het Rijk de idee dat de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid los verkrijgbaar in de markt gezet kon worden, maar niets bleek minder waar. De Thalys zou oorspronkelijk de snelle internationale verbindingen gaan verzorgen. De Franse, Vlaamse en Nederlandse spoorwegen zetten handtekeningen en bestelden treinen. Paars koos echter voor onderhandse gunning van het binnenlandse vervoer aan de NS en voor openbare aanbesteding van het internationale vervoer. En toen ging het mis. De verbinding met Brussel zou een deel van het binnenlandse vervoer voor haar rekening nemen en dus direct concurreren met bestaande binnenlandse intercityverbindingen. Om een lang verhaal kort te maken: door de openbare aanbesteding werd de NS uit de Thalys gewipt en kregen wij ruzie met de Belgen en de Fransen. Op zich is dat begrijpelijk, want de HSL-Zuid stopt niet bij de Belgische grens en het vervoer ook niet. Wij zijn in dezen afhankelijk van afspraken met de Franse en Belgische spoorwegen.

De HSL-Zuid is ook een belangrijke schakel in het nationale treinverkeer. Twee derde van de reizigers op de hsl blijft in Nederland, zo wijst onderzoek uit. De lijn concurreert met bestaande intercityverbindingen. Ik noem alleen de recente discussie over de intercitystatus van Dordrecht. En toch werd de lijn aangelegd en werden de aanbestedingen gestart zonder grensoverschrijdende afspraken en zonder goed na te denken over de verwevenheid met het nationale spoorverkeer. Dit punt mis ik een beetje in het rapport. Ik vraag de commissie om hier alsnog op te reflecteren en daarbij ook de vraag te beantwoorden of het überhaupt verantwoord was om zo'n belangrijke schakel in het nationale spoornet los te knippen en los in de markt te zetten. Hoe moet dit volgens de commissie bij een volgende concessieverlening vormgegeven worden? Ik nodig de commissie uit om daartoe een aanbeveling te formuleren.

De al genoemde inspectieautoriteit heeft ook flinke steken laten vallen. Zij moest tegenwicht bieden aan AnsaldoBreda en de keuringsinstantie van dat bedrijf, maar deed dat niet. In dat verband rijst de vraag of hier vooral sprake was van een managementprobleem of van gebrek aan expertise, dus een tekort aan competentie. Graag verneem ik ook hierop een reactie van de commissie.

Vooruitkijkend: hoe gaan we ervoor zorgen dat de vonken weer van de HSL spatten? Dan bedoel ik vonken bij de bovenleiding bij vorst en geen vonken bij de accu's. U snapt

dat. Hoe gaan we de geïnvesteerde 11 miljard weer terugverdienen? De commissie wil dat de HSL-Zuid veel beter benut wordt en dat de reiziger sneller en goedkoper van Amsterdam naar België kan reizen. Dat is op zichzelf een doelstelling die we van harte delen, maar een heet hangijzer daarbij is dan de vraag wat alle inzet voor de reiziger betekent voor de belastingbetaler. Hoe ziet de commissie dit?

De commissie geeft aan dat toenmalig minister Eurlings zich in 2008 gedwongen voelde om de NS-alliantie tegemoet te komen. Bij faillissement en nieuwe aanbesteding zouden de concessie-inkomsten fors lager liggen door veranderende omstandigheden en Europese regelgeving. Ook zouden de gewenste treinen nog weer later gaan rijden. Dan bedoel ik niet later dan nu, maar later dan toen voorzien. De commissie klinkt op dit punt redelijk begripvol, maar anderzijds geeft de enquêtecommissie aan dat afspraken opengebroken moeten worden om veel beter en goedkoper vervoer te realiseren. Maar mijn vraag is dan: de risico's van de nieuwe concessie die minister Eurlings in 2008 al zag, zijn er nu dan toch ook? Zullen de Franse en Belgische spoorwegen nu wel meewerken aan concurrentie voor de Thalys? Een betere concessie is niet met een vingerknip geregeld. Ik hoor daar graag de gedachten van de commissie over.

De commissie pleit ook voor een duidelijke en consequente keuze met betrekking tot de positie van de NS ten opzichte van het Rijk en de marktwerking op het spoor. De commissie waagt zich niet aan een keuze omdat dit politiek gevoelig ligt. Dat is op zich begrijpelijk. Ik snap ook dat collega's daar toch wel graag een beetje de vinger op leggen en er een beetje in stoken en roeren. Toch zou ook ik de commissie wat willen uitdagen op z'n SGP's. Ik heb gewoon een concrete vraag: met welke positie van de NS en welke vorm van marktwerking zou volgens de commissie ons land waarschijnlijk het meeste profijt hebben gehad of, met een blik op de toekomst, profijt hebben van de HSL-Zuid?

De reiziger stond in de kou dankzij Paarse politiek. Ik hoop dat een vleugje oranje van de SGP de reiziger meer comfort geeft. We hebben een nieuw logo, dus daar zal het niet aan liggen.

Ik zou de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu willen adviseren om opnieuw twee Fyra's aan te schaffen, modelspoor dan uiteraard. Ik zou adviseren om de een zichtbaar in haar werkkamer te zetten, als een waarschuwingstrofee: dit mag nooit meer gebeuren. Die trofee zou ik ook, met de nodige plechtigheid omgeven, te zijner tijd overhandigen aan haar opvolger op dit dossier. Ik zou haar willen uitnodigen om de tweede, die met losgetrilde bodemplaat, te overhandigen aan de NS-top, als boodschap dat de NS zich onder haar bewind echt anders zal moeten opstellen.

Voorzitter, ik dank u zeer, ook voor uw eindeloze geduld. Ik ben onder de indruk.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik wil beginnen met de commissie, inclusief de ambtelijke ondersteuning, hartelijk te bedanken voor het rapport dat zij heeft opgeleverd. De commissie verdient wat mij betreft een groot compliment voor haar heldere analyse.

De belangrijkste conclusie van de commissie is dat het beoogde vervoer over de HSL-Zuid niet tot stand is gekomen omdat andere belangen steeds voorrang kregen boven het verwezenlijken van het reizigersvervoer. Alle partijen hadden de mond vol van het belang van de reiziger, maar de financiële belangen van de Staat wogen blijkbaar zwaarder. De NS was gespitst op het behoud van zijn positie op het Nederlandse spoor. De reiziger en de belastingbetaler kwamen er bekaaid vanaf. Na bestudering van het rapport dringt de conclusie zich op dat de oorzaak van de problemen gelegen is in de twee, inherent aan elkaar tegenstrijdige, rollen van de Staat. Aan de ene kant is de Staat concessieverlener. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijkheid voor zo goed mogelijk en betaalbaar vervoer voor de reiziger. Aan de andere kant is de Staat, via het ministerie van Financiën, enig aandeelhouder van de NS. De NS is verzelfstandigd, maar blijft 100% staatsdeelneming. Die aandeelhouder streeft financieel rendement en een zo hoog mogelijk dividend na. Als we kijken naar wat er fout is gegaan, zoals dat financiële belangen voor de belangen van de reiziger gingen, is de crux van de problemen dan niet dat de Staat deze twee tegenstrijdige belangen tegelijkertijd dient te behartigen? Kan de commissie hierop reflecteren?

In het verlengde daarvan heeft de VVD een vraag aan de commissie. De commissie heeft een duidelijk rapport afgeleverd, met een scherpe analyse en concrete aanbevelingen, maar op dit specifieke punt missen we iets. Hoewel de commissie constateert dat niet het reizigersbelang vooropstond, maar het financiële, doet zij geen aanbeveling hoe dit in de toekomst anders zou moeten. Kan de commissie de Kamer alsnog adviseren hoe zij met deze tegenstrijdige belangen om zou moeten gaan, indachtig de conclusie dat de financiële belangen altijd voorrang hadden?

Hoe moeten we omgaan met de spanning tussen de rendementseisen van het ministerie van Financiën en de inhoudelijke aansturing door het ministerie van Infrastructuur en Milieu? Hoe kan de Kamer komen tot een evenwichtige belangenafweging? Mogen financiële belangen dan helemaal geen rol spelen? Tenslotte gaat het bij dit laatste wel om geld van de belastingbetaler. Als de commissie constateert dat de financiële belangen leidend zijn geweest, waarom is de minister van Financiën op grond van die hoedanigheid of verantwoordelijkheid dan niet door de commissie gehoord? Deze vraag is ook door mevrouw Van Veldhoven en door andere woordvoerders gesteld.

In dit verband past het ook dat wij als Kamer de hand in eigen boezem steken. De commissie stelt vast dat de Kamer, alle kritische vragen ten spijt, niet doorpakte. Heeft de commissie concrete aanbevelingen hoe de Kamer haar controlerende taak beter zou kunnen vervullen?

Ik zal nu ingaan op de aanbevelingen. De eerste aanbeveling stelt dat het huidige vervoer over de HSL-Zuid verbeterd moet worden, met een inzet op snellere treinen en betaalbaardere tickets. Ten opzichte van de oorspronkelijke afspraken uit 2001 is het huidige aanbod van het treinvervoer van de HSL-Zuid aan de treinreiziger onvoldoende. Die conclusie delen wij. Er is echter geen aanbesteding geweest en dus geen onderzoek naar de vraag van de reiziger naar het huidige aanbod. Daarom is mijn vraag waar de commissie deze aanbeveling op baseert.

Er is al eerder gesproken over de liberalisering van het internationale treinvervoer. Iedereen kan ruimte aanvragen voor het internationale spoorvervoer, want het is geliberaliseerd. Loop je dan echter niet aan tegen de heilige huisjes in België en Frankrijk? Kunnen zij andere vervoerders tegenhouden, gezien het feit dat zij de Thalys nu ook sterk bevoordelen?

In 2018 volgt een eerste toetsmoment of de NS naar behoren presteert. De VVD vraagt zich af of deze zogeheten tussentijdse evaluatie naar de mening van de commissie de gelegenheid biedt om opnieuw te bezien welke vervoerder de reiziger het beste via een aanbesteding zou kunnen bedienen. Graag hierop een reactie van de commissie.

De aanbevelingen 2, 3 en 4 hebben betrekking op het uitwerken van diverse scenario's voor de mate van marktwerking op de structuur van het spoor. De VVD is hiervan een voorstander, want als het rapport van de commissie ons iets leert, dan is het wel dat zich op enig moment bij alle betrokkenen een zekere blikvernauwing voordeed. Ik heb het dan over de NS, de verantwoordelijke ministeries, maar ook over de Kamer. Om dat in de toekomst te voorkomen moeten we serieus en zonder oogkleppen bekijken welke scenario's er mogelijk zijn. Deze moeten ook enigszins intern samenhangen, zodat we niet overgaan tot hap-snapveranderingen.

De vraag is dan: hoe organiseren we het vervoer op het spoor? Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende scenario's? Is de commissie het met de VVD eens dat zo'n onderzoek naar alle mogelijke scenario's een noodzakelijke voorwaarde is voor besluitvorming over de ordening op het spoor? Kan de commissie een indicatie geven hoeveel tijd een gedegen uitwerking van de verschillende scenario's zou vergen?

Wat de VVD betreft wordt bij deze scenario's ook gekeken naar de omvang van het hoofdrailnet, de positie van de NS versus de Staat, de rol van de NS op de stations en wat hier allemaal mee samenhangt. Vervolgens kunnen we in de aanloop naar het aflopen van de huidige vervoersconcessie in 2024 een besluit nemen over hoe we het belang van de reiziger op het spoor kunnen dienen en borgen.

De aanbevelingen 5 tot en met 10 hebben betrekking op de Inspectie Leefomgeving en Transport. De commissie pleit voor een beleids- en gedragsverandering en voor versterking van de keten van certificering en vergunningverlening. Ook moeten er duidelijke internationale afspraken gemaakt worden met collega-toezichthouders. De ILT heeft bij de keuring van de Fyra steken laten vallen door niet af te gaan op signalen dat de treinen weleens onveilig zouden kunnen zijn. Het is natuurlijk te gek voor woorden dat de ILT niet het materieel op veiligheid inspecteert, maar enkel procedures op deugdelijkheid inspecteert en daarbij afgaat op een externe inspectie die nota bene door de fabrikant van de trein is ingehuurd. De reiziger moet ervan uit kunnen gaan dat hij in een veilige trein stapt en voor de VVD is de veiligheid op het spoor dan ook van groot belang. De VVD is benieuwd hoe de regering de werkwijze van de ILT gaat aanscherpen. De controle op veiligheid mag niet slechts een papieren exercitie zijn.

De commissie adviseert om het toezicht op internationale treinen op nationaal niveau te behouden. Volgens ophanden zijnde regelgeving uit Brussel is het echter de bedoeling dat er één Europese inspectie komt voor internationale treinen. Het voordeel daarvan is dat binnen één inspectie ook kennis en expertise van deze internationale treinen worden opgebouwd. Daarnaast is dit efficiënter omdat verschillende nationale inspecties dan niet steeds opnieuw naar een trein hoeven te kijken. Ook hiervoor geldt echter dat inspecties meer moeten zijn dan een papieren tijger. Ik wil de commissie vragen waarom zij, met dit in het achterhoofd, toch uitdrukkelijk kiest voor een nationale inspectie in plaats van voor één Europese inspectie voor internationale treinen. Ik verwacht daarbij overigens van de staatssecretaris dat zij in haar reactie op het rapport aangeeft welke mogelijkheden er nog zijn om het proces in Europa te beïnvloeden, met inachtneming van de uitkomst van het debat over deze specifieke aanbeveling.

De ontoereikende informatievoorziening van de regering naar de Tweede Kamer is inmiddels een rode draad in achtereenvolgende parlementaire enquêtes. De VVD stelt dan ook voor dat de tijdelijke commissie evaluatie van de Wet op de Parlementaire Enquête nadrukkelijk kijkt naar de informatievoorziening aan de Tweede Kamer en de aanbevelingen van de commissie. Kan de commissie op dit voorstel reflecteren?

Tot slot. Met het onderzoek door en het rapport van de parlementaire enquêtecommissie is er verantwoording afgelegd over het Fyra-debacle, dat vijftien jaar heeft moeten duren. De staatssecretaris heeft in het rapport aanleiding gezien om op te stappen. De VVD-fractie dankt staatssecretaris Mansveld voor alles wat zij in de afgelopen jaren heeft betekend voor het spoor. De VVD-fractie hoopt dat met de aanbevelingen van de commissie een dergelijk fiasco in de toekomst wordt voorkomen en dat we kunnen voorkomen dat we de reiziger en de belastingbetaler nog eens in de kou laten staan. Nogmaals, ik bedank de commissie en de ambtelijke ondersteuning zeer voor hun werk.

De heer **Madlener** (PVV):
Hoor ik het nu goed dat de VVD voor een Europese inspectie is en de nationale inspectie wil afschaffen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
In Europa is dit proces al lang in gang gezet. Daar hebben we in debatten al over gesproken. Het voordeel van een Europese inspectie is dat je één inspectie hebt voor grensoverschrijdende treinen. Zo is het in debatten ook altijd aan de orde gekomen. De commissie adviseert nu iets heel anders, namelijk dat de nationale inspectie meer bevoegdheden moet krijgen. Ik vraag de commissie om te reflecteren op de argumenten voor een Europese inspectie. Ik vraag het kabinet ook om erop terug te komen, zodat wij met goede informatie dit fundamentele debat kunnen voeren over de vraag waar de inspectie het beste kan plaatsvinden.

De heer **Madlener** (PVV):
Laten we eens bekijken waar de Europese Commissie en de Europese Unie allemaal niet in slagen. Denk aan fraudebestrijding en het uitgeven van geld om bepaalde doelen te bereiken. U weet ook dat geld in heel verkeerde handen terechtkomt. Waar baseert de VVD dan haar vertrouwen op dat Nederland in veilige handen is bij een Europese inspectie die, neem ik aan, aangestuurd wordt door de

Europese Commissie? Zou u niet veel liever de veiligheid van de reiziger in eigen hand houden?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Als de heer Madlener goed heeft geluisterd, heeft hij gehoord dat ik de commissie heb gevraagd om hierop te reageren. Daarnaast heb ik het kabinet gevraagd om hier nader op in te gaan, zodat wij er een goed besluit over kunnen nemen. De veiligheid van de treinen staat voor mij bovenaan. Het is de heer Madlener natuurlijk wel toevertrouwd om alles wat uit Europa komt, slecht te vinden. Wij zijn er gewoon kritisch op, ook op dit punt.

De heer **Smaling** (SP):
Ik wil mevrouw De Boer ook even onder handen nemen over de ideologie die ten grondslag ligt aan dit debacle. Hoe kijkt zij terug op de tweede Paarse tijd met minister Jorritsma en minister Zalm? Dat waren toch partijgenoten van mevrouw De Boer. Zij namen afscheid van een al lopend traject met NMBS. We hadden al lang een goede Nederlands-Belgische treinverbinding kunnen hebben, maar daar werd van afgestapt. Hoe kijkt mevrouw De Boer op dat type beslissingen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik moet een wedervraag stellen: welk type beslissingen bedoelt u dan? Beslissingen om te kiezen voor aanbesteding?

De heer **Smaling** (SP):
Ja. Ik heb het over de beslissing tot aanbesteden en de beslissing om uit een lopend traject te stappen. NS en NMBS waren samen al een eind op weg om een gezamenlijke treindienst te ontwikkelen. Mevrouw Jorritsma en de heer Zalm hebben toen gekozen voor een route die in mijn optiek er mede aan heeft bijgedragen dat we deze situatie hebben gecreëerd, met de commissie die ernaar heeft gekeken. Is dat ook een reden voor de VVD of voor mevrouw De Boer persoonlijk — misschien kijkt zij er namelijk anders tegen aan — om te zeggen dat die marktwerking en die aanbestedingen helemaal niet hadden moeten plaatsvinden en dat de trein gewoon een publiek goed is? Een trein moet gewoon rijden van A naar B en je moet er goed in kunnen zitten.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Volgens mij waren er destijds twee parallelle trajecten, namelijk een marktconsultatie en de nadrukkelijke vraag aan NS om te komen met een aanbod. Dat was de feitelijke situatie. Los daarvan heeft de heer Smaling de feiten goed op orde. Hij vraagt mij ook om te reflecteren op de vraag of het achteraf niet anders had gemoeten. Dan vraag ik de heer Smaling om ook met mij te kijken naar de plekken waar aanbesteden op het spoor wel heeft gewerkt. Marktwerking is hier niet de boosdoener, althans, niet in de optiek van de VVD. De vraag is hier of de aanbesteding goed is uitgevoerd. Ik denk dat daarbij heel veel mis is gegaan. Het is voor ons niet direct een aanleiding om van een complete ideologie af te stappen.

De heer **Smaling** (SP):
Ja, maar dit is wel het moment om dat te doen. Kijk eens naar Cort van der Linden. Die was bijna een socialist. Moet je kijken hoe de VVD zich daarna ontwikkeld heeft. Nu we zo'n grondig rapport bestuderen en bespreken, is het voor de VVD het moment om te zeggen: de liberalisering, waar we eind jaren negentig als VVD in geloofden, werkte niet. De VVD zou nu introspectie moeten plegen om met een nieuw vervoersmodel voor het spoor te komen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ten eerste vragen wij aan het kabinet om de aanbevelingen van de commissie over te nemen en verschillende scenario's uit te werken voor de structuur op het spoor. Dan kunnen we een heldere keuze maken en hangt de structuur intern samen, wat nu niet zo is. In feite is de marktwerking halfslachtig doorgevoerd. In de tweede plaats wil ik de heer Smaling toch weleens meenemen naar de regio's. Misschien kunnen we er samen een leuk werkbezoek van maken. Ik weet toevallig dat in het hoge noorden, waar ik woonachtig ben, door marktwerking veel goedkoper en kwalitatief beter vervoer is ontstaan. Er rijden daar meer treinen en het aanbod is gegroeid. En het aantal reizigers is ook gestegen, met dank aan de marktwerking.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De VVD heeft een helder betoog over de inspectie en het Europese speelveld. In Europa draaien de raderen echter langzaam. Dat betekent dat het in de tussentijd de vraag is wat we hier en nu doen met de inspectie, binnen het kader dat er is. Hoe ziet de VVD een aanscherping van de werkwijze van de inspectie op dit moment voor zich?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Die vraag wil ik via de commissie aan het kabinet stellen. Indachtig het rapport van de commissie heb ik net ook de werkwijze aan de kaak gesteld. Ik wil heel graag dat het kabinet met voorstellen komt ter verbetering van de werkwijze van de ILT.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het gaat mij om het standpunt van de VVD. Deelt de VVD de conclusie van de commissie dat we ook binnen het huidige kader ervoor moeten zorgen dat die werkwijze verbeterd wordt? Ik deel natuurlijk dat we aan de commissie moeten vragen tegen welke suggesties zij aan is gelopen. Maar ik ben benieuwd naar het standpunt van de VVD hierover. Moet ook de huidige werkwijze van de ILT scherper?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Misschien hebt u mij niet goed gehoord, maar ik vind inderdaad dat we scherper moeten kijken naar de werkwijze van de ILT. Dit rapport toont eens en temeer aan dat er iets schort aan die werkwijze. Ik wil ook het kabinet via de commissie verzoeken om met verbetervoorstellen te komen ten aanzien van de werkwijze van de ILT.

□

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Deze commissie is in het leven geroepen omdat mijn oud-collega Sander de Rouwe, samen met mevrouw Van Veldhoven, drie jaar geleden hierover een motie indiende. Nu ligt het rapport van de commissie er en er is, voorafgaand aan dit debat, al heel veel over te doen is geweest. Voor het rapport is diepgravend onderzoek gedaan. Daarbij lagen vooral deze vragen op tafel: hoe heeft het zover kunnen komen, wie of wat was hiervoor verantwoordelijk en hoe kunnen we dergelijke fouten en misstanden in de toekomst voorkomen? Ik zeg de leden van de commissie en ook de staf heel veel dank voor het vele werk dat ze namens de Kamer gedaan. De commissie heeft veel werk gedaan om de waarheid te vinden en om met aanbevelingen te komen over de manier waarop wij in de toekomst verder kunnen. Nogmaals veel dank aan de leden en de staf.

"De reiziger op 1", dat is hier vaak beleden. Ik geloof dat de vorige directeur van de Nederlandse Spoorwegen zelfs zei dat de reiziger op 1, 2 en 3 staat. De praktijk is echter anders. Ik zou zeggen dat plaats 1 genoeg is, als dat ook echt maar zo is. Want de treinreiziger staat in de kou. Er zijn voor de Staat en voor de Nederlandse Spoorwegen veel andere belangen die belangrijker werden geacht. Wij zien het onderzoek van de commissie vooral als een ondersteuning van de reiziger en een aansporing aan de politiek en de Nederlandse Spoorwegen om nu eindelijk die reiziger centraal te stellen. De commissie stelt de reiziger op veel plaatsen in haar rapport centraal. Die aanvliegroute waarderen wij en nemen wij over.

Als het gaat om de werkwijze van de commissie bij de beantwoording van de gestelde vragen, dank ik de commissie voor het vele werk, maar hier en daar hebben wij wel een puntje van kritiek. Zo werden onder meer door ons vele vragen gesteld over het niet uitnodigen van een aantal personen. Natuurlijk hebben wij er ook alle begrip voor dat je niet heel Nederland en buitenland kunt uitnodigen, maar wij en collega-Kamerleden vragen dat niet zomaar. Op vragen waarom iemand niet is uitgenodigd, volgt steeds een standaardantwoord, dat geen recht doet aan de specifieke vragen op specifieke momenten. Dat betreuren wij.

De hoofdconclusie van de commissie luidt dat het oorspronkelijk beoogde vervoer over de HSL-Zuid niet tot stand is gekomen omdat andere belangen keer op keer prevaleerden boven het verwezenlijken van het reizigersvervoer. Zo hechtte de Staat veel belang aan de financiële opbrengsten, terwijl de Nederlandse Spoorwegen gefocust waren op het behouden van de strategische positie op het Nederlandse spoor. Hierdoor is niet alleen het belang van de reiziger geschaad, maar blijft bovendien de met belastinggeld gefinancierde miljardeninvestering in de HSL-Zuid onbenut. Als wij de reiziger en de belastingbetaler noemen, moeten wij ook het personeel niet vergeten, want telkens als het bij de Nederlandse Spoorwegen misgaat, moet het personeel aan de reiziger uitleggen wat er is misgegaan, terwijl dat buiten hun schuld om gebeurt.

Vanaf het begin was er kritiek op de Fyra, en die kritiek was niet alleen gericht op de techniek, maar ook op de lagere frequentie, de hoge tarieven, de afwezigheid van abonnementen, het niet geldig zijn van de NS-kortingskaart en de studentenkaart, het verplicht reserveren, het niet kunnen meenemen van de fiets en het vervallen van de rechtstreekse intercitytrein tussen Den Haag, Dordrecht en Roosendaal. Al die zaken leidden vanaf de eerste dag van de nieuwe treindienst tot een storm van kritiek. Zelfs al zou er door AnsaldoBreda een technisch perfecte trein afgeleverd zijn, dan nog was het hele Fyra-project qua marketing een mislukking. Het was slecht in de markt gezet omdat prijs, product, promotie en plaats niet goed uitgewerkt waren. Monopolisten trappen wel vaker in die valkuil. Men denkt dat het product toch wel gekocht wordt. De commissie zegt weinig over die slechte start. Deelt de commissie de gedachte dat ook dat veel beter had gekund? Deelt de commissie de gedachte dat dat een voorbeeld van monopolistengedrag is?

Na die slechte start viel op dinsdag 15 januari 2013 een afdekrooster van de onderkant van een Fyra, de hogesnelheidstrein van de Italiaanse bouwer AnsaldoBreda. En toen was de maat vol. Op die 15de januari viel de helft van de Fyra-treinen uit, terwijl de andere helft reed met een vertraging van gemiddeld een uur. Als gevolg van de winterse omstandigheden vielen toen ook nog twee dagen uit. Op 17 januari vielen zeventien van de twintig treinen uit. Na nog een incident besloot de Belgische dienst voor de spoorwegen een dag later de inzet van de Fyra op het hsl-traject te verbieden. Zo kwam er een einde aan de internationale treindienst tussen Amsterdam en Brussel. De Fyra heeft slechts 40 dagen gereden, van 9 december 2012 tot 17 januari 2013. Is er nog een plaatsje in het Spoorwegmuseum, want de Fyra heeft in die korte tijd wel geschiedenis geschreven?

Wij delen de harde conclusie van de commissie dat in de eerste plaats de opeenvolgende betrokken ministers, staatssecretarissen en de Nederlandse Spoorwegen verantwoordelijk zijn voor het feit dat het Fyra-vervoer over de HSL-Zuid er niet is gekomen. Het lijkt wel alsof wij Kamerleden nog gemakkelijk naar anderen kunnen wijzen. De ministers en de Nederlandse Spoorwegen stelden financiële en strategische belangen voorop. AnsaldoBreda en de Nederlandse Spoorwegen kwamen niet tot een oplossing voor de problemen met de Fyra. Daarnaast stelde ook de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS eigenbelang boven de zorgen voor goed vervoer. Het wordt pijnlijk als de commissie constateert dat de Tweede Kamer blafte maar niet beet door steeds in te stemmen met de keuzes van het kabinet en de Nederlandse Spoorwegen. Daarmee is ook de Tweede Kamer medeverantwoordelijk en worden wij als Kamerleden rechtstreeks aangesproken door de commissie.

Wij zien in het rapport een aantal rode draden. Ik wil er vier rode draden uitlichten en elk in het bijzonder aan de commissie voorleggen. De eerste rode draad is dat de Staat en de Nederlandse Spoorwegen een moeizame relatie hebben. In 1996 is NS verzelfstandigd, maar het bedrijf bleef eigendom van de Staat. Dat zorgt tot op de dag van vandaag voor onduidelijkheden. Aan de ene kant moet NS functioneren als een gewoon bedrijf met winstdoelstellingen, maar aan de andere kant moet NS ook de wensen en eisen van het kabinet en de Tweede Kamer uitvoeren. Die twee gaan moeilijk samen. De NS wisselt zelf regelmatig tussen deze verschillende rollen. Daarbij komt dat de NS ook too big to fail is. De NS kan niet failliet gaan. We mopperen op de Nederlandse Spoorwegen, maar houden ook van de Nederlandse Spoorwegen en zouden het onverteerbaar vinden als de Nederlandse Spoorwegen in buitenlandse

handen kwamen. Het CDA is niet voor een systeemdiscussie over samenvoeging van NS en ProRail. Een systeemverandering is niet de oplossing voor een attitude die niet juist was. Het verwisselen, veranderen of gelijkstellen van een logo op briefpapier of onder mailtjes verandert je werkattitude niet. Het omvergooien van beide bedrijven door een samenvoeging is een oplossing voor mensen die menen dat problematiek op het spoor simpel is en geen dieperliggende problematiek kent. Mensen van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail zullen hierdoor niet opeens beter gaan werken. Hoe zouden wij de relatie tussen de Staat en de Nederlands Spoorwegen volgens de commissie kunnen verbeteren? Hoe kan dit een gezondere relatie worden?

De relatie met de Belgen vormt een tweede rode draad. De commissie constateert dat de Nederlandse staat voor de aanbesteding van de vervoersconcessie geen afspraken met de Belgische spoorwegmaatschappij heeft gemaakt over de verbindingen. De Staat vertrouwde erop dat die afspraken er nog wel zouden komen. Achteraf gezien was dat naïef. We zijn ook een beetje door de Belgen gepiepeld. De commissie constateert dat de Belgische staat en NMBS zich niet hebben opgesteld als betrouwbare partners. Vindt de commissie dat dit nog een gevolg moet hebben? Wat kunnen wij hieraan doen? Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat dit in de toekomst beter gaat?

Een derde rode draad zijn de risico's die niet goed in kaart zijn gebracht en de haperende controle. Op belangrijke momenten zijn risico's en de mogelijke gevolgen daarvan niet goed onderzocht. Ook is niet goed nagedacht over wat er zou moeten gebeuren als er wel risico's zouden optreden. Dat gebeurde zowel bij de aanbesteding en de uitvoering van de concessie als ook bij de aanbesteding en de bouw van de treinen. Te vaak is optimistisch gedacht. Ook is het zeer zeker de moeite waard om in dezen te kijken naar de rol van de ILT, al door meerdere collega's genoemd. Het CDA heeft hierover ook regelmatig moties ingediend. Zijn de fouten van de ILT volgens de commissie te wijten aan systeemfouten of is ook dit een kwestie van houding en gedrag?

Een vierde draad is zeker niet onbelangrijk: de Tweede Kamer blaft, maar bijt niet. De commissie constateert dat de Tweede Kamer de ontwikkelingen rondom de HSL-Zuid en de Fyra kritisch volgt, maar er zijn momenten waarop het kabinet de Kamer onvolledig of zelfs onjuist heeft geïnformeerd, en momenten waarop de Kamer uiteindelijk toch volgde wat het kabinet of de Nederlandse Spoorwegen wilden. Ik heb in een interruptie op de PvdA-woordvoerder al een voorbeeld van zo'n moment genoemd. Het CDA vraagt een advies van de commissie over dat niet blaffen, want we staan nu weer voor een keuzemoment. Ik kijk de commissie indringend aan. Wij hebben hier behoefte aan een advies. U als commissieleden hebt het allemaal gehoord, gelezen, gezien en bestudeerd. We staan nu weer voor de keuze. Wat doen we nu met het alternatief voor de Fyra? De Nederlandse Spoorwegen hebben gezegd: "Erg vervelend dat dit gebeurd is! We doen natuurlijk ons best, maar u weet het: moeilijk, moeilijk, duur, duur …" Het duurt heel lang en de trein zal waarschijnlijk niet zo hard rijden als de Nederlandse Spoorwegen beloofd hebben. Wat moeten we nu doen? Moeten we als Kamer akkoord gaan met het alternatief dat de Nederlandse Spoorwegen ons bieden, zodat wij ergens in de jaren twintig een alternatief hebben dat er niet echt op lijkt? Of moeten wij, zoals de motie-De Rouwe in 2013 al vroeg, zeggen dat wij ook naar andere aanbieders willen kijken? Destijds hebben ook Connexxion en Arriva meegedongen naar de concessie. Zij meenden dat ze het wel konden doen. Vandaag worden de voorpagina's van kranten gesierd door uitspraken van oud-directeuren van de Nederlandse Spoorwegen die zeggen dat het helemaal niet meer mogelijk is om een alternatief te vinden. Deelt de commissie die stelling? Wat vindt de staatssecretaris van die stelling? Is dit de mening van de Nederlandse Spoorwegen of van een oud-directeur van de Nederlandse Spoorwegen? Wat kan bijvoorbeeld Arriva of Connexxion bieden? Twee dagen nadat het enquêterapport verschenen was, zei Arriva: wij kunnen wel een alternatief bieden! Is het de moeite waard om daarnaar te kijken? Wat moeten wij als Kamer nu doen? Wat adviseert u ons? Moeten wij hier doorbijten? Moeten wij dus zeggen dat wij ook naar alternatieven gaan kijken? Of moeten wij dat niet doen?

De **voorzitter**:
Gaat u langzaam maar zeker afronden, mijnheer Van Helvert?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ja, voorzitter, ik rond langzaam af.

Als we de eindafrekening opmaken en bekijken hoe de schade is verdeeld, komen we uit op een totaal aan verliezen bij de HSA van 790 miljoen. De trein reed 40 dagen. Dat is dus 20 miljoen per dag. De Staat krijgt door die veranderde afspraak minder opbrengsten uit de vervoersconcessie dan in 2001 met de Nederlandse Spoorwegen en de KLM werd afgesproken. De laatste schatting over die gebruikersvergoeding is dat de Staat daarvoor van de NS 1,85 miljard ontvangt. De Staat kan hiermee dus maar een heel klein deel dekken van de kosten, die bijna 11 miljard waren.

De commissie heeft ook gesteld dat de huidige minister Schultz, maar ook minister Dijsselbloem fouten hebben gemaakt. Hoe zwaar tilt de commissie aan die fouten en aan het verkeerd of ontijdig informeren van de Kamer?

Tot slot kom ik op de strafrechtelijke vervolging. Uit het Fyra-onderzoek maken we op dat de commissie geen signalen heeft dat strafrechtelijke vervolging gewenst zou zijn. De Belgen gaan wel strafrechtelijk vervolgen. Ik vraag de commissie of het verstandig zou zijn als dat ook in Nederland zou gebeuren.

De leden van mijn fractie vragen hun collega's om de aanbevelingen van de commissie over te nemen, want de reiziger hoort wel degelijk op de eerste plaats te staan. Ik dank de commissie voor de aanbevelingen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De heer Van Helvert vraagt wat de commissie vindt van wat er is gezegd over minister Dijsselbloem en minister Schultz. Ik wil de heer Van Helvert ook vragen naar de appreciatie van het CDA van wat de commissie vindt van voormalig minister Eurlings. Er is sprake geweest van misleiding van de Kamer door deze minister.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Bij het CDA worden alle ministers en staatssecretarissen langs dezelfde meetlat gelegd. Dit maakt voor ons dus geen enkel verschil. Ik zeg altijd: ook Willem van Oranje zou, als hij verantwoordelijk was, langs dezelfde meetlat worden gelegd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg hoe de heer Van Helvert deze constatering van de commissie met betrekking tot voormalig minister Eurlings kwalificeert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Mevrouw De Boer wil al een conclusie? Oké. Vandaag trekken wij over geen enkele minister of staatssecretaris conclusies. Ik zie het debat van vandaag als een gesprek met de commissie. Daarin kunnen we nog vragen stellen, antwoorden krijgen en kunnen we ons nog nieuwe inzichten vormen. Het debat over de enquête tussen het kabinet en de Tweede Kamer is volgens mij vervolgens het einddebat.



De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Ook ik begin mijn bijdrage met het uitspreken van dank aan de leden van de commissie en hun ondersteuners voor het vele werk dat ze hebben gedaan. Dat is niet altijd dankbaar werk, want bij een enquête gaat het vaak over omstandigheden waarin er sprake is van dingen die fout zijn gegaan. Immers, daarover worden parlementaire enquêtes gehouden.

Een van de dingen die meteen opvalt, is dat op enig moment die Fyra, die V250, niet meer rijdt. Mijn eerste vraag aan de commissie is of zij weet wat er nu met die treinen gebeurt. Staan ze nog ergens in Italië, of worden ze wellicht toch weer ergens ingezet? Wat gebeurt er dus eigenlijk met dat materieel?

Over de heer Dijsselbloem worden wel oordelen geveld, maar met hem is niet gesproken. Past de commissie dan geen hoor en wederhoor toe? Hoe moet ik dat beoordelen?

Hoe staat het met het realiteitsgehalte van aanbestedingen? Daarmee is toch wel het een en ander mis, zowel wat betreft NS richting de Staat als wat betreft AnsaldoBreda richting NS. Hoe kunnen de Kamer en de overheid zich beter wapenen tegen onjuist of te rooskleurig aanbod in dergelijke aanbestedingen?

Er is kritiek op de marktwerking. Die kritiek bestaat zelfs al heel lang. Maar marktwerking is niet alleen maar verkeerd. Mevrouw De Boer had het daar ook al over. In de regio zijn er heel positieve ervaringen met marktwerking. Hebben we misschien zelfs niet te weinig marktwerking? Is die marktwerking misschien niet juist te beperkt? Moeten we daar niet op een andere manier naar kijken? Ik zou daar graag het oordeel van de commissie over hebben. Ik zou ook graag het oordeel van de commissie horen over het samenvoegen van, bijvoorbeeld, ProRail en NS. Is het op het spoor eigenlijk niet als op de weg, waar je een overheid hebt die de infra beheert, en aan de andere kant het vrachtvervoer, de particuliere ondernemers? Zou de commissie kunnen reflecteren op die vergelijking en waarom zou dat op het spoor eigenlijk niet kunnen? Er is door meerdere ministers ooit gezegd dat een openbare aanbesteding nodig was vanuit Europa. Dat blijkt niet juist. Zou de commissie daar nog eens wat verder op willen ingaan en willen aangeven hoe ze daarnaar kijkt?

En dan kom ik op de kritiek van de heer Timmer, de voormalige president-commissaris van de NS. Anderen hebben er ook naar gewezen. Zou de commissie daar eens op willen reageren en kan zij specifiek ingaan op de vraag die opdoemt over een geheim rapport uit 1992 van de NS? Mijn vraag aan de commissie is: kent zij dat rapport? Heeft zij daar wel of niet kennis van genomen of is dit ook nu voor haar nieuws?

Politieke verschillen van inzicht over marktwerking hebben wellicht ook bijgedragen aan dit fiasco. Is dat een juiste constatering? Wil de commissie ook daar haar mening over geven?

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
De parlementaire enquêtecommissie heeft aandachtig geluisterd. Ik weet uit ervaring dat dat best een opgave is. Donderdag gaan we verder met dit debat over het rapport.